

DEPARTAMENTO DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID

**LAS TRANSFORMACIONES DE LA ESTRUCTURA URBANA
DE MEDELLÍN**
LA COLONIA, EL ENSANCHE Y EL PLAN REGULADOR

María Verónica Perfetti del Corral
Arquitecta

DIRECTOR
Carlos Sambricio, Doctor

1995

**LAS TRANSFORMACIONES DE LA ESTRUCTURA URBANA
DE MEDELLÍN**
LA COLONIA, EL ENSANCHE Y EL PLAN REGULADOR

CONTENIDO

I

EL MODELO POBLACIONAL COLONIAL SU APLICACIÓN SOBRE UNA PROVINCIA: ANTIOQUIA

1.1 HIPÓTESIS

1.2. EL HECHO URBANO, UN INSTRUMENTO DE COLONIZACIÓN

- 1.2.1. Colonizar y crear núcleos urbanos, acciones de la expansión.
- 1.2.2. El hecho fundacional
 - 1.2.2.1 El carácter de los centros

1.3. LAS POLÍTICAS DE POBLAMIENTO Y LAS LEYES DE INDIAS

- 1.3.1. Sobreposición de civilizaciones. Un nuevo Continente, una nueva legislación .
- 1.3.2. El hecho urbano y el territorio
- 1.3.3. Urbanizar a la luz de la voluntad real
 - 1.3.3.1. centros urbanos y configuración de redes

1.4. CARACTERÍSTICAS DEL POBLAMIENTO EN ANTIOQUIA DURANTE LOS S XVI Y XVII

- 1.4.1. Descripción geográfica del territorio antioqueño
- 1.4.2. Marco de referencia para el análisis de la problemática poblacional
- 1.4.3. Organización del mundo indígena.
 - 1.4.3.1. Localización de la población indígena
- 1.4.4. Crónica de los hechos significativos de la conquista de Antioquia
- 1.4.5. División político administrativa
 - 1.4.5.1 Gobernación de Entre los Dos Ríos
- 1.4.6. Papel de la iglesia en el territorio Antioqueño
- 1.4.7. Síntesis analítica del poblamiento en Antioquia

II

EL MODELO URBANO INDIANO Y LA VILLA DE MEDELLÍN

2.1. VILLA EN ABURRÁ

- 2.1.1. Hechos que contribuyeron al surgimiento de la nueva villa
 - 2.1.1.1. Las tierras del resguardo de 1615 a 1675
 - 2.1.1.2. Otros aspectos que incidieron en la erección en villa
 - 2.1.1.3. Oposición porque en el sitio de Aná surgía una villa

2.2. EL MODELO URBANO INDIANO

- 2.1.1. Antecedentes de la cuadrícula en la historia del urbanismo indiano
- 2.1.2. El desarrollo del modelo

2.3. ESTRUCTURA Y MORFOLOGÍA URBANA DE LA NUEVA VILLA DE ABURRÁ

- 2.3.1. Aproximaciones conceptuales para una caracterización
- 2.3.2. La erección en villa de Medellín, su traza y las Leyes de Indias

2.4 CONFRONTACIÓN DEL MODELO

2.5 REFORMISMO DEL SIGLO XVIII

III

LA TRANSICIÓN Y EL MODELO DE LA CIUDAD POSLIBERAL

3.1. AUSENCIA DEL PROYECTO URBANO EN LA CIUDAD DECIMONÓNICA

- 3.1.1. De villa a ciudad
- 3.1.2. El territorio, comerciantes y élite
- 3.1.3. La ciudad y el siglo XIX
 - 3.1.3.1. Las calles y la arquitectura de la ciudad
 - 3.1.3.2. Urbanizaciones

3.2. MODELO DE CIUDAD DECIMONÓNICO EUROPEO

- 3.2.1. Modelo de ciudad posliberal
- 3.2.2. Nuevas ciudades

3.3. MEDELLÍN FUTURO

- 3.3.1. Proyecto de ensanche
- 3.3.2. Instituciones que promovieron el Medellín Futuro
 - 3.3.2.1. Concejo Municipal
 - 3.3.2.2. Escuela de Minas
 - 3.3.2.3. Ingeniero del Municipio
 - 3.3.2.4. Sociedad de Mejoras Públicas

3.3.3. PRIMERA FASE

- 3.3.3.1. La ciudad de 1890
- 3.3.3.2. El Acuerdo 4 de 1890
- 3.3.3.3. Los efectos del Plano

IV

LA APLICACIÓN DEL MODELO EL PLANO DE MEDELLÍN FUTURO DESARROLLO Y PROYECCIÓN

4.1 LA CIUDAD DE 1913

- 4.1.1. Pobladores del Medellín de principios de siglo
- 4.1.2. Estadísticas
- 4.1.3. Un perímetro
- 4.1.4. Equipamiento comunal
- 4.1.5. Barrios
- 4.1.6. Industria
- 4.1.7. La infraestructura vial y el espacio público
- 4.1.8. Arquitectura
- 4.1.9. Servicios públicos

4.2 PLANO DE MEDELLÍN FUTURO. SEGUNDA FASE

- 4.2.1 Concurso para un proyecto urbano
 - 4.2.1.1. Idea de un plano
 - 4.2.1.2. Reglamento para el Plano de Medellín Futuro
 - 4.2.1.3. Descripción del Plano

4.3. MEDELLÍN FUTURO UNA ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN

- 4.3.1. Expansión
 - 4.3.1.1 El crecimiento, los perímetros
- 4.3.2 Higiene
- 4.3.3. Ornato
 - 4.3.3.1. Comisión de Estética
 - 4.3.3.1. Espacio público, un nuevo concepto
 - 4.3.3.3. Concurso de 1917
 - 4.3.3.4. Concurso de 1918
 - 4.3.3.5. Concurso de 1919
- 4.3.4. Políticas de equipamiento

4.4. EL PLAN Y LA REALIDAD

- 4.4.1. Dificultades para llevar a cabo un plan racional
- 4.4.2. Evolución y desarrollo del proyecto
- 4.4.3. Proyección
 - 4.4.3.1. Divulgación

4.5. LA CIUDAD DE 1937

- 4.5.1. Partes constitutivas de la ciudad
- 4.5.2. Equipamiento comunal
- 4.5.3. Barrios
- 4.5.4. La infraestructura vial y el espacio público
- 4.5.5. Morfología

V
LA TRANSICIÓN AL PLANO REGULADOR
LA CIUDAD MODERNA Y EL MODELO DEL CIAM

5.1. EN BUSCA DE UN NUEVO PLANO

- 5.1.1. DE LOS AÑOS TREINTA A LOS CINCUENTA
- 5.1.2. POSIBILIDAD DE PROYECTO DE PLANO REGULADOR

5.2. LOS PRINCIPIOS DEL ZONING EN MEDELLÍN

- 5.2.1. ACUERDO 65 DE 1939

5.3. URBANISMO,

- 5.3.1. ZONING
- 5.3.2. PLANO REGULADOR
 - 5.3.2.1. Límites y dimensiones del plano
- 5.3.3. MODELOS URBANOS
 - 5.3.3.1. El modelo progresista, la ciudad del CIAM
 - 5.3.3.1.2. La ciudad y la vida del CIAM
 - 5.3.3.1.2. Carta de Atenas

5.4. LAS PROPUESTAS URBANÍSTICAS DE LOS AÑOS CUARENTA

5.5. CONSOLIDACIÓN DE LA PLANEACIÓN

- 5.5.1. LEY 88 DE 1947
- 5.5.2. ANTECEDENTES DE UN CONTRATO
- 5.5.3. JUNTA ASESORA DEL PLANO REGULADOR

VI
CIUDAD MAQUINA
Y DESAPARICIÓN DE LA URBANIDAD

6.1. LA CIUDAD DE 1950

- 6.1.1. Estadísticas
- 6.1.2. Un perímetro
- 6.1.3. Industria
- 6.1.4. Equipamiento comunal
- 6.1.5. Barrios y Urbanizaciones
- 6.1.6. Comunicaciones existentes y el espacio público
- 6.1.7. Arquitectura

6.2. PLAN PILOTO DE WIENER Y SERT

- 6.2.1. Zonificación
- 6.2.2. Habitar la sectorización
- 6.2.3. Parques y zonas verdes
- 6.2.4. Trabajar
- 6.2.5. Circular
- 6.2.6. Centro cívico

6.3. LA CIUDAD DE 1977

- 6.3.1. Zonificación
- 6.3.2. Habitar
- 6.3.3. Trabajar
- 6.3.4. Recreación
- 6.3.5. Circulación
- 6.3.6. El centro cívico

6.4. LA REVALUACIÓN DEL PLAN EN 1977

6.5. OBTÁCULOS Y COYUNTURAS EN LA APLICACIÓN DEL PLAN

- 6.5.1. Oficina de valorización
- 6.5.2. Financiación
- 6.5.3. La expropiación
- 6.5.4. La oficina del Plano Regulador
- 6.5.5. El campo de la política

6.7. LA IDEA Y SU REALIZACIÓN

- 6.6.1. Casas si, unidades vecinales no
- 6.6.2. Múltiples centros de trabajo
- 6.6.3. La estructura verde en crisis
- 6.6.4. Funcionalidad y realidad
- 6.6.6. Aportes del plan

CONCLUSIONES

1. EL ORIGEN POLÍTICO DEL MODELO
2. LA BÚSQUEDA DEL MODELO
3. EL DESARROLLO HISTÓRICO
4. EL VALOR NORMATIVO
5. LA ESTRUCTURA URBANA
6. EL SUEÑO Y LA REALIDAD
7. APORTES METODOLÓGICOS

BIBLIOGRAFÍA

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

INTRODUCCIÓN

El objetivo de esta investigación es analizar el proceso de conformación espacial de Medellín, partiendo de la verificación de cambios, permanencias, causas y efectos en la historia urbana como tal.

Asimismo, este trabajo explora y confronta la hipótesis de la caracterización de Medellín en la evolución de la estructura urbana trazada con referencia a tres modelos urbanos: el colonial, el ensanche y la ciudad del CIAM. Como veremos, el carácter de estos modelos coincide con momentos de ruptura y crisis de las condiciones sociales, económicas y culturales.

Esta lectura adquiere interés urbanístico en la medida en que cada uno de esos fragmentos urbanos definió un área específica de desarrollo y cualificó tres ciudades diferentes: el centro heredó el trazado en cuadrícula de la villa colonial (1675-1710), el ensanche (1890-1935) que se extendió hacia las laderas del nororiente expone las perspectivas de las calles continuas (sin importar el declive del terreno) que permiten entrever el racionalismo de quienes concibieron el Medellín Futuro, y el occidente esboza el proyecto de ciudad moderna, la del plano regulador que se encuentra definida según los parámetros del CIAM, como se constata en el plano actual.

El estudio precisa las características de la estructura urbana de Medellín, las relaciones de permanencia respecto al modelo y los cambios significativos de ésta. Identifica y comprende el comportamiento de las variables de mayor relevancia en cada época que influyen en la forma de la ciudad y de su construcción. Se analiza el origen de cada una de esas formas urbanas, su textura y el papel que desempeñan como potencial de transformación. Esta verificación ha permitido identificar el proceso de expansión espacial desde finales del siglo XIX hasta mediados del siglo XX.

A 1. APROXIMACIONES LA IDEA DEL MODELO URBANO

El modelo de ciudad es pensamiento, son ideas debidamente articuladas, aspiraciones acompañadas de una realidad que se desplaza entre la utopía y la praxis, entre la perfección y la determinación de regular un ámbito específico.

El modelo de ciudad ideal está motivado por razones religiosas o seculares, en las cuales las necesidades sociales y funcionales de la vida diaria de una comunidad se encuentran resueltas en un marco armónico artístico.

Podemos enmarcar las ciudades de colonización como hecho concreto de una ciudad planeada, desarrollada en la práctica, que cumple unos fines específicos correspondientes a una política de expansión o de protección de territorios ocupados. Los griegos se plantearon nuevas ciudades como respuesta al control del crecimiento de la población, que presionaba a su vez la extensión de la urbe central. Sus colonias dieron pie a la extensión del comercio sobre el Mediterráneo.

"Cada una de las colonias era una ciudad Estado organizada según el modelo social y económico de la metrópoli, pero en contraste con los modelos de crecimiento orgánico generalmente incontrolados de la metrópoli, la mayoría de las colonias se desarrollaron según directrices planificadas"¹.

La ciudad de Mileto (479 a.C.) implica la construcción de una "ciudad nueva", y albergó todos los elementos que componían la ciudad del momento: acrópolis, muralla que rodea la ciudad, el ágora, barrios residenciales, un centro religioso y un lugar de recreación. La relación de estos elementos entre sí genera sus caracteres. Benévolo los describe así: la unidad, la articulación (de las áreas privadas, sagradas y públicas), el equilibrio con la naturaleza y el límite de crecimiento.

Prever una población de colonos implica un reparto de tierras, bien para la agricultura o para urbanizar e incluso ambas, en el que es necesario establecer un grupo de jerarquías que deben guardar proporciones y que requieren cierta equidistancia a los puntos de servicio; por tanto, se requiere racionalizar los espacios para su adecuada distribución, forzando la utilización de una geometría rítmica, que permita cierta flexibilidad para el manejo de las condicionantes básicas, como la continuidad. De allí la inseparable correlación del modelo urbano y la geometría que, con su evolución, permite abstracciones en las que se congregan diversos valores, bien sea de la cosmogonía, de la religiosidad o de la funcionalidad de una civilización determinada.

Ilustremos las diferencias de estos tratamientos: durante el Renacimiento el proyecto de ciudad ideal mantuvo como objetivo principal la regularidad, y el objetivo social se trató con moderación; en cambio, en el manierismo, ese sentido social se abandona para magnificar el formalismo. Según Helen Rossenau,

¹ Morris, A.E.J., *Historia de la forma urbana, desde sus orígenes hasta la revolución industrial*, Barcelona, Gustavo Gili, 1984, (Arquitectura / Perspectivas), p 41.

"predominó el plano regulador y geométrico justificado en la necesidad de ahondar en las técnicas de defensa, prefiguradas en la ciudad fortificada"².

Por ello estos modelos revelan una racionalidad en la forma de hacer ciudad, unas necesidades de respuesta a factores comunales abordados dentro de la significación del individuo de cada época.

Así encontramos que los modelos seleccionados para el estudio de las transformaciones urbanas de la ciudad de Medellín, concluyen aspiraciones de diferente orden de complejidad que congregan a su vez dinámicas y experiencias; ellas están referidas a lo económico, a lo social, a las individualidades del blanco de la Colonia, del liberal de principios de siglo o del moderno de la posguerra; a su concepción de libertad y progreso.

Son los aspectos económicos, políticos y culturales los que cualifican -según el estado de valores propuestos por una cultura y su grado de desarrollo- las diversas formas, las composiciones espaciales de la ciudad y el territorio.

Por ello hablamos del modelo de la ciudad griega, romana, medieval renacentista y, más tarde, de la ciudad moderna. Durante esta última se desarrollan nuevos modelos de intervención respaldados por teorías que sistematizan unas formas de actuación y construyen la ciencia de la urbanística; allí encontramos también nuevos términos de referencia para modelar la ciudad: los ensanches, los planes ordenadores y los zoning, entre otros.

1.1. VALOR ACUMULATIVO

Otro aspecto del modelo urbano que debe analizarse es su valor acumulativo. Si tomamos nuevamente la ciudad Estado griega como ejemplo, vemos que algunos de sus elementos dominantes repetitivos se adquieren de culturas anteriores; a su vez, la ciudad romana retoma de la griega unos elementos y aporta otros. Es decir los cambios y transformaciones del modelo evolucionan con el tiempo y a veces requieren siglos para esto.

Podemos evidenciar tal situación por medio de uno de los elementos característicos de la ciudad: la cuadrícula. Las ciudades griegas que mantienen las directrices de Mileto y Rodas están trazadas con sus calles en ángulo recto, con vías longitudinales (principales) cruzadas por otras transversales (secundarias),

² Rosenau, Helen. *La ciudad ideal: su evolución arquitectónica en Europa*, Madrid, Alianza Editorial, 1986 (Alianza Forma); p. 57.

todas ellas paralelas entre sí y alcanzando mayor número. Las segundas conforman manzanas rectangulares uniformes, con posibilidades de variación, ya sea por las exigencias del terreno o por la necesidad de adecuar determinado trazado; bien la muralla, o un espacio abierto. Las áreas no residenciales que determinan mayores espacios abiertos u ocupan mayores extensiones no subordinan la regularidad sino que se adaptan a ella, el perímetro no conserva tal regularidad.

En el caso de las nuevas ciudades romanas, el trazado de los ejes de mayor longitud -el *decumanos maximus* y el *cardo maximus*- se cruza en un determinado punto, congregando y destacando el centro, en igual forma se concibió el *campo milita* romano y por esto son consideradas dentro de la historia del urbanismo como "(...) una continuación simplificada y estandarizada de la práctica hipodámea"³.

En las nuevas ciudades medievales, de origen militar, las *bastides*, el sistema reticular de subdivisión rectilínea de las parcelas, constituye la base de su trazado; en el centro se destacaba una plaza principal, determinada por la confluencia de las calles principales que enlazaban éste con las puertas de entrada. En la plaza se levantó el edificio del Ayuntamiento (generalmente de dos plantas, la primera ocupada por el mercado). La retícula no impidió que las murallas que encerraban la ciudad adquirieran diversas formas, en ocasiones cuadradas, rectangulares o una combinación de estas.

Según Morris⁴, durante el Renacimiento la retícula recibió tres usos destacados: primero, para mantener la tradición de las ciudades de períodos anteriores, como generatriz de barrios residenciales agregados a áreas urbanas existentes; segundo, como elemento predominante del trazado de nuevas ciudades; y tercero, en combinación con una red de calles existentes que se destacan y constituyen nuevas áreas urbanas.

Esta gama de respuestas al problema de la traza nos permite analizar cómo un elemento constitutivo de los modelos de ciudad, desde la antigüedad, permanece por siglos evolucionando con alternativas formales que responden a una funcionalidad y que se cualifican de acuerdo con una jerarquía de valores; así los aspectos político y religioso de los griegos realzan su *ágora* y su *acrópolis*, los romanos destacan el foro, el medievo congrega en las plazas la iglesia y el poder municipal, el barroco magnifica a sus reyes

Tal flexibilidad de respuestas permite a los modelos su universalización, pues al responder a situaciones concretas de la época, regularmente de control, se generaliza como recurso o como *modus operandi* de un momento determinado.

³ Benévolo, Leonardo, *Diseño de la ciudad 2: El arte y la ciudad antigua*, 3ª ed., Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 1982, p. 230.

⁴ Morris, A. E. J., *op. cit.*, p. 180.

En ocasiones se menosprecia la justificación de la adopción indiscriminada de un modelo por su carácter práctico; sin embargo, si estimamos la utilidad del modelo como alternativa de un proyecto urbano, este hecho ocupa un lugar relevante. Por ello afirma Morris: "La forma urbana griega del período helenístico fue esencialmente, por tanto, el resultado de una aplicación de unos sencillos principios de planeamiento al lugar en cuestión y la aceptación, al parecer indiscutida, de que el urbanismo es verdaderamente el arte de lo práctico"⁵. El caso de las *bastides* también recoge este sentido de acomodo de reparto equitativo y de fácil trazado.

En la medida en que el modelo se debate entre la utopía, o el ideal de perfección de un trazado que obedece a un sistema determinado de organización social, las facilidades u obstáculos para adquirir los terrenos necesarios (según normas que rigen lo público y lo privado), junto a las posibilidades técnicas del momento entre -ellas el desarrollo de la construcción o la misma agrimensura- son determinantes para la imposición del plan.

El caso de las primeras fundaciones españolas en América refleja cómo el modelo urbano de la corona, consignado en las Leyes de Indias, se desarrolla más rápidamente en la práctica que en su concepción teórica, pero con diferencias formales. Una vez promulgada como ley, la forma urbana que se generaliza no es la del modelo teórico sino, contrariamente, la que surge de la praxis, pero alberga la esencia del modelo teórico, que recoge la experiencia desde diversos aspectos de las ciudades medievales de carácter colonial y las formas políticas de gobierno de las ciudades castellanas.

1.2. MODELO IDEAL

La adopción del modelo ideal como alternativa de solución a una situación está dada por las exigencias de un momento determinado de crisis, pues tiende a proponer mejoras en la calidad de vida de sus habitantes. Para Helen Rosenau, "las imágenes ideales han aparecido en períodos de cambio social, como los comienzos del Renacimiento o la época de la Ilustración, en los que la descomposición de un orden económico anterior facilitaba la experimentación cultural"⁶. Por ello los modelos no surgen en un continuo transcurrir de la historia, ellos consolidan el momento, pues requieren una voluntad política que concrete el hecho real.

⁵ *Ibid*, p.54.

⁶ Rosenau, Helen, *op. cit.*, p. 16.

Es preciso diferenciar entre las propuestas concretas a nivel estatal y las de los pensadores de reformas sociales, más cercanos a las utopías en la concepción del trazado de una ciudad perfecta; sin embargo, los modelos aplicados en distintas épocas recogen aspiraciones de los reformadores sociales. Afirma un arquitecto colombiano, comentando entre la distancia del dibujo de un proyecto y su concepción: "El mundo de las ideas y de las ilusiones siempre es más amplio que el mundo de las realidades. Unos y otros necesariamente se confrontan y son afines"⁷; y Helen Rosenau dirá: "la experiencia nos dice que para alcanzar lo posible, hay que aspirar a lo imposible"⁸.

El ideal de ciudad, la propuesta de un plano determinado constituye un instrumento de manejo de ésta que responde a situaciones que se generalizan a toda la extensión urbana, contrariamente a su ausencia, que obliga a respuestas particulares, perdiendo el sentido de la ciudad como conjunto.

Se debe verificar que los modelos que se han hecho realidad corresponden a momentos coyunturales que responden a necesidades inaplazables, a control del poder privado, al anhelo de una nueva imagen de ciudad.

2. PLANTEAMIENTOS

En realidad estos fragmentos en la ciudad de Medellín surgieron como productos de empresas plurales diferentes, lideradas por estamentos que disponían de herramientas acordes con cada período. Contaron con amigos y enemigos, sufrieron modificaciones y ampliaciones y coincidieron con situaciones de cambio en la sociedad civil, unas leyes de la corona española, un pensamiento liberal de quienes concibieron el movimiento de la Regeneración del país y las transformaciones de su ciudad y, finalmente, una voluntad estatal de modernización.

En este estudio el caso de la erección de la villa de Medellín exigió la comprensión de la problemática de lo territorial, teniendo que retomar las primeras incursiones a la provincia de Antioquia, para empezar a entender, comparativamente con otras poblaciones colombianas, qué sucedía en el valle de Aburrá y cómo surgió la cuadrícula del modelo urbano indiano; a su vez esa cuadrícula española de colonización hizo parte de una política integral en la cual el centro urbano como tal pertenecía a un territorio, con funciones específicas, donde sus inmediaciones igualmente formaban parte de funciones complementarias y de producción de abastos del mismo centro; el reparto de tierras, la demarcación de los ejidos, la asignación de unas dehesas pertenecieron a la misma urbe. Se retoma en el capítulo I la tesis planteada por Pedro Vi-

⁷ Montenegro L. Fernando. Revista Escala, Bogotá, septiembre de 1995

⁸ Rosenau, Helen, op. cit., p. 176

⁹ ves⁹ que apunta a establecer las proyecciones de organización de los territorios conquistados a partir de precisar la organización del mundo indígena respecto a la ocupación del territorio, definiendo primero la localización de los centros de congregación comunitaria, las características de sus pobladores; segundo, la descripción de las condiciones en que se desarrolla la conquista para detectar las formas de asimilación del mundo hispano por el indígena, y con estos resultados establecer si este caso se interpreta como un proceso persuasivo o de imposición, lo que nos arroja la idea de configuración de la estructura territorial con sus particularidades. Queda demostrado en este capítulo cómo las condiciones geográficas, la riqueza aurífera y las ambiciones de los conquistadores retrasaron el surgimiento de un territorio de mayor coherencia como lo determinarían las Leyes de Indias, que sin embargo se impone como realidad. También se confirma la teoría del arquitecto urbanista Jorge E. Hardoy, quien afirma que las prácticas urbanísticas de los países europeos "respondieron en la localización de las ciudades a necesidades puramente funcionales, y en el trazado y arquitectura a criterios utilitarios"¹⁰.

En el capítulo II del modelo urbano indiano se acoge la tesis del arquitecto Jaime Salcedo¹¹ para quien la morfología de la traza indiana estuvo determinada principalmente por el origen circunstancial y temporal del asentamiento urbano, y por los aspectos políticos considerados para su fundación.

Aquí se concluye que la traza de la villa de Medellín se acomoda a la de Lima, un trazado regular de manzana cuadrada, con la iglesia sobre la manzana de levante y con fachada hacia la plaza, adquiriendo particularidades en el desarrollo del mismo, como consecuencia de la tardía atención de la gobernación a formalizar un centro urbano en el valle de Aburrá. Además, se analizan ciertas particularidades del caso.

Estos dos capítulos adquieren así, relativamente, mayores proporciones de elaboración, condición que fue necesario asumir ante la falta de investigaciones en el campo propiamente de lo urbano y de la arquitectura en relación con el tema, añadiendo a esto la gran confusión que aficionados a la historia han provocado en el ámbito local.

El capítulo III demuestra la hipótesis de la imposibilidad del siglo XIX colombiano para producir un proyecto de ciudad, pues el Medellín Futuro como propuesta de proyecto de mejoramiento físico de la ciudad contó con un primer intento que se abortó al finalizar este siglo (1890 - 1892), trayectoria que se relaciona y evalúa. El capítulo incluye la descripción del modelo de ciudad posliberal europeo.

⁹ Vives Pedro. «La ciudad iberoamericana: expresión de la expansión ultramarina», en: *Historia urbana de Iberoamérica*, tomo 1, La ciudad iberoamericana hasta 1573, Madrid, CSCA 1987.

¹⁰ Hardoy, Jorge E. "Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930 su traslado a América Latina", en: *Repensando la ciudad de América Latina*, Jorge E. Hardoy y Richard M. Morse, (comps.) Buenos Aires, Grupo Editorial Latinoamericano, IIED América Latina, 1988, p. 98

¹¹ Salcedo Salcedo, Jaime. *Estructuras y tipologías urbanas en Colombia durante el período de la dominación española*, Bogotá Universidad Javeriana, Fonade, inédito, 1989.

La segunda fase del modelo del Medellín Futuro se verifica en el capítulo IV sobre las propuestas del ensanche de la ciudad posliberal, del modelo parisino que se retoma parcialmente, en términos de Hardoy, de manera trunca y sesgada en Latinoamérica, cambiando la faz de las ciudades coloniales. No podemos hablar de un ensanche que proyectó aquellos bulevares, que hoy podrían constituir el "(...) escenario de una nueva escena primaria moderna"¹², pues faltó creatividad y proyección de alcances mayores, tampoco logró consolidar una estructura normativa y con ello se perdió la legitimidad de una propuesta urbanística continua y permanente, entre otras razones por la carencia de personal técnico idóneo para asumir los diferentes frentes de intervención de la urbe; sin embargo, controló el crecimiento de la ciudad, inició unas prácticas urbanísticas, introdujo pensamientos y realidades de modernización, como el ensanche de las calles, el tranvía, la proyección y realización de parques, la construcción de infraestructura y equipamiento comunal (el acueducto, el telégrafo, la plaza de ferias, el parque de la Independencia, la construcción de barrios relacionados entre sí), y cambió la arquitectura, transformando la estructura de la ciudad con un centro, una periferia y unos barrios extrarradio.

El capítulo también detalla la realización y puesta en práctica del plano del Medellín Futuro, sus líderes, aciertos y fracasos. Verificación que exigió fuentes de diferentes tendencias que pudieran dar cuenta de la realidad como tal. Se profundizó en su origen, resultados y proyección, pues este tema se había enterrado en Medellín al finalizar los años treinta, y las investigaciones de carácter urbano han menospreciado sus actuaciones y proyecciones (que hasta hoy se pueden leer en la planta de la ciudad). Con este trabajo pudo establecerse que esta experiencia, muy corta, no sólo alcanzó el nivel local sino que trascendió al país, pero lamentablemente después se desaprovecharon los avances y logros de este proyecto. Su principal promotor, Ricardo Olano, atento a los avances de la ciencia del urbanismo, pues participó en eventos internacionales como el congreso en París de 1928 donde asistieron Poete, Howard, Colt, entre otros y en México en 1930, y que publicó artículos que comprometían a los profesionales con los últimos avances del urbanismo, como fueron los comentarios sobre el plano de la ciudad de Canberra; no alcanzó, el eco necesario para continuar las tareas urbanísticas que demandaba la ciudad del momento.

El tema de la ciudad moderna se desarrolla en los capítulos V y VI, el primero de ellos se rige por la situación de transición hacia un plano regulador; en el segundo se desarrolla la verificación de la propuesta de los arquitectos Paul Lester Wiener y José Luis Sert, que se concibe bajo el ideal consagrado en la Carta de Atenas, fruto de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM). Este modelo urbano exigía una serie de voluntades políticas, acompañadas de visiones de carácter social, nuevas actitudes, y disponibilidad de recursos económicos, técnicos y humanos que en el caso de Medellín se quedan cortos, se dilatan en el tiempo y sólo permiten aplicaciones parciales, carentes del sentido de totalidad que impo-

¹² Berman, Marshall. *Todo lo sólido se desvanece en el aire, la experiencia de la modernidad*, 5ª ed., Bogotá, Siglo XXI Editores, 1991, p. 239.

nía el plano regulador. En el análisis de la ciudad moderna también se recurre a las conclusiones de Jorge Hardoy sobre el caso latinoamericano, en las que se destaca el fracaso del modelo en su carácter de soluciones iguales para condiciones urbanas diferentes, en todos los aspectos, y con carencias de mecanismos institucionales capaces de implementar el plan, entre otras razones por la falta de recursos para inversiones cuantiosas como las que éste demandaba. Nos encontraremos así con un plan que prefigura el sentido de "comodín", se toma cuando se requiere justificar una actuación, sin importar si el proyecto conservaría el sentido de ciudad y de la misma planeación. Estas actuaciones han llevado a unas prácticas de planeación fraccionarias, carentes de la idea totalizadora de ciudad y de abandono de un sentido físico espacial de la estructura urbana.

La ciudad del CIAM se trata desde la imposibilidad de compaginar una realidad con una utopía, que lleva intrínsecamente el modelo que se concibió desde los planteamientos de una realidad única, universal.

Vale la pena aclarar que fue necesario tener en cuenta, tanto en la valoración como en el análisis en los capítulos IV, V y VI, la publicación *Medellín su origen, progreso y desarrollo* (sin antecedentes en la historia local), pues su autor, Jorge Restrepo Uribe, apenas menciona el Medellín Futuro publicando un plano de la guía de la ciudad de 1916 y haciendo referencia al acuerdo que lo adopta; respecto al plano regulador presenta un amplio material, dándole una proyección de única propuesta de planeación de la ciudad desde la fundación hasta entonces. La posición desarrollista y modernista que llevó a Restrepo Uribe a desaparecer los antecedentes de la planeación de la ciudad fue necesario revalorarla, pues su publicación se referencia hasta la actualidad como el paradigma del desarrollo urbano de Medellín, sin que se cuestione ninguna de las afirmaciones del autor, a pesar de su comprometida participación en los hechos.

También tiene incidencia en esta posición el hecho de que el ingeniero Restrepo Uribe promovió, desde los años cuarenta, los instrumentos de planeación de mayor incidencia en la ciudad de Medellín, como el impuesto de valorización (que paradójicamente se convirtió en un ente que adquirió mayor peso que la misma oficina del Plano Regulador), y la reorganización de la Oficina de Planeación, que en ese entonces perteneció a la Secretaría de Obras Públicas, y se le dio una nueva figura dentro de las gestiones del Plano Regulador.

En relación con los modelos urbanos como tales, las referencias están dadas por un modelo colonial con todo su sentido de ocupación territorial, que debió responder a unas políticas, a un trazado de nuevas ciudades; en el caso del ensanche, se recurre al sentido de urbanidad que expone Françoise Choay, de intervención urbana en la propia dimensión de la evolución del momento por ello se sigue cuidadosamente el Medellín Futuro con los análisis correspondientes al modelo del ensanche de París, con las posibilidades y carencias del momento. Como principio de una modernidad, el Medellín Futuro se proyectará hasta lograr el plano regulador de la ciudad moderna.

El último capítulo, a manera de conclusiones, retoma las temáticas de la urbanística como sueño y realidad, los aportes y falencias de cada modelo, y su operatividad dentro de un momento determinado; finalmente, evalúa los aportes metodológicos del caso de estudio.

3. MÉTODO DE ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

En todos los casos se recurrió a documentación de archivos; los resultados derivados de los respectivos análisis de este material replantean los criterios expuestos hasta hoy sobre los orígenes de la forma urbana de la ciudad y del sentido de su construcción como tal.

Abordar el tema de las transformaciones de la ciudad de Medellín, desde su erección en villa hasta la ciudad moderna, llena de contradicciones, implica recorrer procesos

El estudio del modelo colonial se desarrolló con base en la descripción de las políticas de poblamiento de la corona española, y las implicaciones de aspectos económicos, administrativos y políticos.

No ha sido fácil establecer los factores determinantes de la erección en villa del sitio de Aná. Tarea que se torna más compleja al existir publicaciones locales, con acusada valoración regional, carentes de objetividad y cargadas de afectos por uno u otro protagonista del descubrimiento y pacificación de Antioquia y de la fundación de Medellín. La promoción que los diferentes períodos (1937, 1960 y 1975) del Concejo municipal han dado a estas tesis responde más a su afán de mostrar más años de existencia de la ciudad (válido en la competitividad de otros centros del país como Cali o la misma capital Bogotá), que a reconocer los orígenes de una ciudad que hoy cuenta con 1.698.777 habitantes, con significativos problemas de identidad de sus pobladores.

En su mayoría estos trabajos que parten de concepciones erróneas de interpretación de la aplicación de las Leyes de Indias; al afirmar que fue un traslado de un pueblo de indios, ordenando en 1615 el origen de la ciudad, han motivado a tal punto la discusión del origen de esta ciudad que toma matices de mito. Sin embargo, las confrontaciones de estudios sustentados rigurosamente a través de fuentes de la época (pues ya se ha avanzado en la clasificación del archivo departamental), acompañadas por una mayor comprensión de las Leyes de Indias, han contribuido a encontrar otras explicaciones.

Finalizando el siglo XIX el médico Manuel Uribe Ángel, que publicó una geografía de Antioquia en París, sin pretensión alguna describió la erección de la villa de Medellín y tan sólo mencionó la existencia del resguardo desde la idea de poblamiento del valle de Aburrá, sin hacer alusión al sitio de Aná. En 1937, cuando se hace

entrega a la ciudad del palacio municipal, se trae la historia de la existencia del resguardo y a él se vincula el origen de la fundación de Medellín. Por medio de las publicaciones del médico Alberto Bernal Nicholls (1976), o del sacerdote abogado Javier Piedrahíta (1983, quien ganó un concurso para una historia de Medellín, tomándose la tarea de debatir cada una de las versiones publicadas), se puede concluir que las consideraciones del resguardo carecen de fundamentos. Un significativo avance de la cuestión logra posteriormente el abogado historiador Roberto Luis Jaramillo, que expone en la transcripción de *El Camero de Medellín*, documento del siglo XVIII, pues retoma al padre Piedrahíta y estructura una versión de mayor peso, fundamentando las cuestiones jurídicas que atañen a los términos de sitio, resguardo y villa, en las Leyes de Indias. Se puede constatar en los distintos documentos del Archivo Histórico de Antioquia y del Cabildo de Medellín, que del término traslado se hace mención, sólo para referirse a la reubicación de los pocos indios que habitaban el valle y que se debían trasladar a La Estrella, centro localizado al sur del valle.

Durante el desarrollo de esta investigación se tuvo la oportunidad de preparar para el Concejo de Medellín una selección de la cartografía de la ciudad, encomendada inicialmente al historiador Roberto Luis Jaramillo, con quien se había conversado sobre algunos documentos del archivo de Medellín, aclarando incluso los asuntos de genealogía requeridos para trabajar el reparto de solares de 1678. Esta situación motivó al profesor Jaramillo a vincular los avances de este trabajo a la publicación del Concejo, permitiendo ampliar la discusión del origen de la ciudad a una concepción urbanística. La selección de la cartografía urbana de Medellín de 1790 a 1950 consta de la reproducción de 14 planos y un folleto; aquí se retoman los avances expresados en *El camero de Medellín*, con nuevas variables que permitieron ahondar en la idea de que fue en un sitio denominado Aná, que se formó de modo espontáneo a la orilla de la quebrada del mismo nombre sobre tierras que habían hecho parte del resguardo pero que más tarde fueron adjudicadas a españoles, donde se levantó la parroquia. Este "sitio" es el que se erige en villa, descartando toda posibilidad de que un pueblo de indios hubiese ascendido a villa.

El documento de reparto de los solares de 1678, que se dibujó como una aproximación de lo que pudo ser la trama de entonces, permitió ubicar las dificultades que se presentaron para el desarrollo de una cuadrícula más regular, así como entender los obstáculos que se presentan en el siglo XVIII para ensanchar las calles.

Estos folios los relaciona Javier Piedrahíta (con quien se hizo una entrevista) en su publicación del Concejo, pues se encuentran clasificados en los tomos del siglo XVIII. El plano levantado por el doctor. Alvaro Restrepo E., reformado por H. M. Rodríguez (ver ilustración 20), que interpreta la posible ocupación de la ciudad en 1800, es probable que tuviera por referencia los mismos folios, conservando el error de fechas pues si se compara con el plano de los solares de esta investigación fechado en 1678, la ocupación es casi la misma, exceptuando el convento de los jesuitas, el hospital y el convento de las carmelitas y la nueva iglesia de San Lorenzo, pues se cuenta con suficiente documentación para reconocer que fueron obras del siglo XVIII. Es preciso aclarar que los folios de 1678 están mutilados.

Toda esta dispersión de opiniones sobre el surgimiento de la villa de Medellín se consideró como una exigencia de la historia local, en la cual se debía tomar una posición desde el campo urbanístico arquitectónico que no tenía referencias hasta entonces, sin salirse de la idea de entender el modelo desde los parámetros de una nueva ciudad colonial.

En otra perspectiva, las indagaciones en el campo de la cartografía también contribuyeron al seguimiento de las consecutivas realidades de la ciudad, de sus modificaciones, de las propuestas no realizadas, de las expectativas de sus autores y de sus administradores, convirtiéndose en un valioso instrumento de confrontación de la realidad.

La publicación de la cartografía constituyó, pues, la matriz sobre la cual se reconstruye y propone la mayor parte de la información gráfica, que incluye épocas, estructuras e interpretaciones técnicas diferentes. Resta agregar que el Concejo de Medellín prepara una nueva edición, destinada sólo a los maestros de primaria de la ciudad.

En el caso del modelo del ensanche fue necesario recorrer diversos archivos. Inicialmente se procedió a revisar las actas de la Sociedad de Mejoras Públicas junto con la revista *Progreso*, órgano de comunicación de la misma. No se encontraron los libros de 1913 y 1914, lo que obligó a la búsqueda de información en el archivo del Concejo municipal, colección que se conserva en dos lugares diferentes y que no se tiene codificada ni inventariada en su totalidad; sin embargo las actas de las sesiones, la correspondencia y los informes fueron localizados con la ayuda de los empleados más antiguos. Este archivo también cuenta con la colección de la *Crónica Municipal*. La escasez de comentarios sobre el proyecto mismo obligó a recurrir a otras fuentes, se revisó la sección de la miscelanea (folletos y publicaciones no periódicas) de la Universidad de Antioquia, su hemeroteca y colección de prensa de la época. Otras publicaciones de ese entonces, como los álbumes, las guías de la ciudad, los impresos conmemorativos, las publicaciones de la Academia de Historia y de Medicina de Medellín, y en especial las memorias de Ricardo Olano, fueron examinadas en la sección de la Sala Antioquia, de la Biblioteca Pública Piloto.

De gran ayuda resultó el documento del levantamiento del catastro de 1913. Tarea laboriosa y dispendiosa fue codificar y llevar a planos esta información que permitió conocer el funcionamiento de la ciudad, sus límites y las proyecciones de forma más precisa.

El material de estudio de los capítulos V y VI se recogió en la misma Sala Antioquia. En la biblioteca de la Facultad de Minas, así como en la de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Medellín, se trató de ubicar unos libros que, según las memorias de Ricardo Olano, se le habían donado; los libros aquí

encontrados referentes al *city planning* coinciden con las fechas mencionadas por Olano, pero no conservan ninguna señal que pueda confirmar la procedencia.

El entusiasmo de los arquitectos, recién egresados, por la contratación de los arquitectos Wiener y Sert para la elaboración del plano regulador se manifestó en comentarios y publicaciones al respecto, tarea que tuvo circulación en las principales ciudades del país como Cali y Bogotá, donde se realizaban también sus respectivos planes. La Sociedad de Mejoras Públicas aún tenía un papel relevante en cuanto a los asuntos de la ciudad se refiere; como había hecho parte del grupo de interesados que exigían el plano, se preocupó por motivar a la comunidad para que comprendiera el plan y brindara el apoyo que se requería, así como en otras ocasiones la revista *Progreso* fue su principal medio de comunicación.

La planoteca del Departamento Administrativo de Planeación Metropolitana, a pesar de que ha perdido muchísimo material, conserva los originales de las propuestas del Plano Regulador, información que se revisó paralelamente con los acuerdos de adopción, los reportes y algunos folletos enviados por los autores del proyecto cuando se preparaban los informes respectivos a las diferentes etapas.

En la Fundación para los Estudios Sociales de Antioquia (FAES) reposa el archivo del ingeniero Jorge Restrepo Uribe; a través de este material pudo comprobarse cómo diferentes aspectos de la aplicación del Plano Regulador, una década después de su adopción, carecían ya de la posibilidad de hacerse realidad, pues las tierras ya ocupadas por usos diferentes, y con tratamientos improvisados, dejaban fuera de toda oportunidad de dar coherencia a las zonas verdes previstas en el plan.

Me resta agregar mis sinceros agradecimientos a la junta directiva de la Fundación para la Promoción de la Investigación y la Tecnología del Banco de la República y a sus directivos, Clara Yvoone Hatty Guzman y al Doctor Guillermo Galán.

I. EL MODELO POBLACIONAL COLONIAL SU APLICACIÓN SOBRE UNA PROVINCIA: ANTIOQUIA

1.1 HIPÓTESIS

En el capítulo uno de esta tesis se verifica la hipótesis de que en el territorio antioqueño no existió, por parte de sus primeros conquistadores una voluntad de fundar ciudades con el propósito de hacer territorio y configurar una red urbana complementaria, lo cual deja por fuera otras disposiciones de la corona; sus esfuerzos se orientaron a la explotación aurífera, en la que lograron una alta producción. No obstante se necesitó más de un siglo para que el peso de una política colonial adquiriera su verdadera dimensión y equilibrio funcional en esta zona minera, voluntad de cambio que se concretó con la erección a villa de Medellín del sitio de Aná.

Dos razones de peso nos obligan a detenemos en el estudio del poblamiento en la provincia de Antioquia hasta el surgimiento de la villa:

a) El modelo colonial hispano, concebido desde instancias económicas, políticas y culturales del medievo europeo, impuso unos ideales de ciudad territorio. Para efectos de la colonización en América, la estructura espacial se configuró como instrumento de control, presencia y referencia política; lo urbano configuró así el elemento ordenador del espacio territorial que materializó la idea de núcleo poblacional de origen europeo. Esta condición establece la necesidad de una interpretación del vínculo entre los hechos cambiantes que se presentan en el territorio y la aplicación de las políticas españolas en lo referente a la conformación del territorio.

b) Teniendo en cuenta que esta tesis confronta el modelo con la realidad, se hace necesario recorrer los primeros pasos de la conquista para entender por qué surge la villa de Medellín en 1675 cuando se fundaron pocas poblaciones tanto en esta provincia como a lo largo de América, determinante que incidió en la misma retícula urbana. En este contexto el sentido de "orden", de organización del territorio, adquiere permanentes referencias de análisis.



Es preciso entender que la corona, como único poder político, tomó las decisiones de lo que "debía regir" para las Indias; sin embargo, las circunstancias aquí imperantes, a las que se sumaron las expectativas de los grupos de migrantes (conformado por una pluralidad de motivaciones individuales, de edades, de procedencias de diversos reinos de la misma península Ibérica y de cambiantes actitudes ante la vida), otorgaron mayor complejidad a las actuaciones de unos y otros.

La aplicación de las políticas en algunas circunstancias ocasionó contradicciones. Ejemplo de ello fueron las instrucciones referentes al manejo del indígena; cargadas éstas de humanismo, perdieron sus virtudes en manos de los caprichos y codicias de los encomenderos y de otros benefactores de la corona.

La provincia de Antioquia acoge características geográficas que condicionan su desarrollo histórico, entre ellas su localización sobre la cordillera Occidental andina, su riqueza hídrica y aurífera. Esta provincia fue creada durante la tarea de pacificación, paralelamente a la explotación minera, y consolidada durante las explotaciones conjuntas, minera y agrícola. En este proceso se desarrollaron características específicas, podríamos decir típicas comparadas con otros lugares donde se explotaron minas de aluvión, y atípicas en relación con otras regiones de Latinoamérica y del mismo territorio granadino, donde se realizó una conquista de rápida colonización.

Este trabajo establece tres fases del desarrollo del poblamiento en Antioquia durante la colonización española, cada una de ellas sobre condiciones, necesidades y realidades diferentes, que se sobreponen a un territorio donde el indígena había establecido unas relaciones de intercambio de productos de subsistencia con base en una sociedad de carácter tribal de economía fundamentalmente agrícola, complementada con acciones de caza y pesca (ver ilustración 5).

Primera fase: se estableció a partir de la Conquista. Configuró un espacio territorial con escasos núcleos poblacionales, los cuales tenían la minería como función básica. Se constriñeron en las determinantes de localización en las proximidades de ríos, sobre tierras bajas respecto al nivel del mar. Durante este transcurrir el conquistador no logró un dominio de la geografía, ni tuvo conciencia de la población existente, desaprovechando una adecuada explotación del territorio (ver ilustración 5).

El análisis comparativo entre la realidad y las Leyes de Indias pudo establecer que es preciso tener en cuenta, dos parámetros básicos para entender los efectos del poblamiento en esta fase: el primero de ellos relacionado con la inestabilidad de las fundaciones, y el segundo con las implicaciones de los hechos acaecidos sobre la población.

Segunda: surge en la medida en que decae la anterior fase, coincidiendo con el declive de la producción minera. No desaparece sino que se transforma al generarse una nueva realidad (ver ilustración 6).

Tercera: se desarrolla sobre el principio de colonización organizada que se inició en el siglo XVIII, inspirada en el pensamiento de territorio ilustrado sobre colonias agrícolas y zonas auríferas, y se continuó hasta el siglo XIX, hacia el interior del país en todas las direcciones (ver ilustraciones 7 y 8). En síntesis, no se estableció un territorio mediterráneo con entramado de poblaciones y dominio español absoluto, hasta bien entrado el siglo XVIII.

Nos centraremos en la verificación de esta tesis profundizando en la primera y segunda fases pues sobre la segunda se localiza el surgimiento de la villa de Medellín, en el valle de Aburrá, como consecuencia de:

- ♦ Los traslados de población indígena hacia zonas de producción agrícola.
- ♦ Los atractivos que presentaba el valle: clima templado, corta distancia hasta el centro administrativo de la provincia -Santa Fé de Antioquia- y posibilidades de comunicación estratégicas en relación con la región y el resto del país; es decir, el valle mostraba vocación natural para acoger un hecho urbano, y es el mismo valle en su conjunto, con parroquias y sitios, el que ejerce la fuerza de atracción para ser poblado, bien en su núcleo urbano o sobre sus vecindades en "tierras de pan y caballería".

Como veremos, un resguardo creado entre 1615 y 1616 que comprometió las tierras agrícolas del valle, denominado poblado de San Lorenzo de Aburrá, no logró consolidarse como tal. Dispersa su población, las tierras constituyeron un atractivo para su explotación agraria, situación que favoreció el poblamiento de blancos en la zona, pues se descubren otras zonas mineras cercanas a este valle.

Se conformó así una estructura de territorio con una capital de provincia, y una villa que modificaría la funcionalidad del territorio, convirtiéndose la villa de Aburrá en integradora de una economía regional.

El esquema territorial, correspondiente al surgimiento de la villa de Aburrá, responde así a unas condiciones y necesidades adecuadas, reales; consideración que no abordó la primera fase. En la segunda de ellas se congrega la base fáctica sobre la que se ha de dibujar el mapa de la provincia y del departamento, aun manteniendo contradicciones originadas sobre el poder. La dilatación de la creación de la villa como centro urbano, llevó en sí determinantes que afectaron su trazado, como se verá en el capítulo segundo.

En síntesis, durante tres siglos la corona española estructuró tres territorios diferentes para la provincia. En su primer intento contrapuso a una región minera, inhóspita, unos poblados de vida transhumante, sin posibilidades de explotación agrícola ni de comercio; con el abandono de un valle con tierras aptas para agricultura y con situación privilegiada para el establecimiento de una red de caminos, la gobernación tuvo que retomar, en el siglo XVII, la propuesta de erección de una villa con vocación agrícola, para que el nuevo destino la proyectara como una villa agrícola y mercantil, y con ella surgiera una sociedad urbana. Este destino agrícola y cruce de caminos asignados para el valle de Aburrá ya se había desarrollado en el mundo indígena.

1.2 EL HECHO URBANO UN INSTRUMENTO DE COLONIZACIÓN

Como veíamos en la introducción sobre los modelos urbanos la ocupación del territorio en zonas aisladas, junto con la protección de las fronteras, fueron políticas adoptadas por los gobiernos centrales, en las que se estimaron sugestivas medidas para habitarlas, entre ellas la adjudicación de tierras en los centros urbanos y en ocasiones en las zonas agrícolas que circunscribían dicho centro. La política de creación de nuevos centros urbanos había demostrado desde los griegos su validez como alternativa de colonización, los romanos la adoptaron desde los mismos principios de los campamentos militares y los árabes, en una agresiva política de expansión, las proyectan sobreponiéndose a culturas existentes

Los inicios del siglo XVI fueron fundamentales para el desarrollo de la civilización. En Europa, las ciudades se monumentalizan con las obras de los grandes arquitectos, escultores y pintores. Paralelamente, la atención de los europeos se concentra en un continente por colonizar, donde las expresiones artísticas de sus aborígenes se funden y se transforman al servicio de la empresa de conquista del mundo mercantil.

Mientras en una provincia se pelea la toma de un territorio, unas creencias, la supervivencia de unas formas de vida, consecuencia de siglos de evolución, en España se configuró un código para planificar un continente, bajo el principio de fundar ciudades, villas y pueblos con geométricos trazos urbanos. Bramante, Leonado, Serlio, Miguel Ángel, Rafael sintetizan en un edificio, en un lienzo, en un trozo de mármol, unas proporciones, unos colores y efectos de todo un pensamiento, de un modo de vida, donde lo divino se confunde con la grandeza; donde la ciencia abandona mitos y leyendas; donde la ciudad abandona sus calles estrechas y tortuosas; donde se consolida una nueva clase social, la burguesía, que se apropia de tierras y solares para levantar palacios, villas y jardines; es el producto de un proceso iniciado en el siglo XI por los Estados, tras largos años de luchas por perpetuar sus territorios.

1.2.1. COLONIZAR Y CREAR NÚCLEOS URBANOS, ACCIONES DE LA EXPANSIÓN

Las coronas de los reinos de Castilla y Aragón establecieron acciones precisas que buscaron reunir y estabilizar las fuerzas sociales de una sociedad feudo-burguesa. La corona debió orientar, proteger y perpetuar sus intereses sobre una economía de expansión mercantilista como única posibilidad de restaurar un reino, que se debatía, desde siglos antes, en profundos conflictos socioeconómicos.

El mundo de expansión comercial en que vivió Europa en los siglos XIV y XV proyectó una acción colonizadora como única salida para establecer y concretar un poder político de carácter hegemónico; su objetivo apuntaba al

aprovechamiento y explotación de los recursos naturales y mercantiles mediante un proceso de apropiación del territorio. Lo económico impulsó el hecho político.

La política española de conquista y colonización fue fruto de experiencias y hechos del pasado. La guerra de reconquista de los territorios españoles, apropiados por la cultura musulmana, había demostrado una vez más, en la historia del dominio del territorio, que el núcleo urbano brindaba condiciones excepcionales como herramienta para el proceso de dominación de territorios en conflictos de apropiación. Los núcleos urbanos habían desempeñado un papel definitivo en estas luchas; como tales, adquirieron condiciones de desarrollo de fuerzas políticas autónomas con el tiempo.

Es así como desde los inicios mismos de la presencia española en América se fundamentó un proceso, por voluntad de las autoridades máximas de la corona, en el hecho fundacional; por ello afirma Germán Colmenares: "El hecho más significativo de la Conquista lo constituye la fundación de ciudades"¹.

La estrategia de la colonización española en América se desarrolló como un proceso, en algunas ocasiones previo, y en otras simultáneo a la ocupación del territorio. Paralelamente la Conquista estructuró un sistema de poder. Esta estrategia de ejercer hegemonía por medio de la acción urbanizadora otorgó a los núcleos urbanos un papel jurídico y un poder político que los convirtió en centro de atracción desde el cual se inspiró y apoyó la continuidad de la Conquista.

En América fueron ciudades, villas, reales de minas, sitios y pueblos de indios los que establecieron los términos de las fronteras, particularizando los desarrollos regionales. Esos núcleos y su entorno (ejidos, dehesas) enmarcaron un territorio, permitiendo o limitando acciones del exterior.

La condición dinámica del núcleo urbano, estrechamente ligada a las características físico-geográficas del lugar, no fue intrínseca a su condición jurídica; ésta surgió de las relaciones con la constelación de poblados en un territorio donde se otorgaron funciones más de carácter político que económico. En ocasiones, con el transcurrir del tiempo el poblado adquirió su dimensión jerárquica en el territorio, definiendo así su sentido administrativo y, por ende, la situación de la burocracia en el mismo núcleo.

En síntesis, Guillermo Céspedes afirma lo siguiente:

La ciudad, como verdadero elemento básico en la estructura y el funcionamiento de los Reinos de Indias, actuó como un complejo de cuatro realidades distintas, aunque históricamente inseparables: *primero*, un espacio organizado, conjunto físico de edificios, obras, tierras y aguas; *segundo*, un sistema social completo, y por consiguiente complicado, no obstante su a veces reducido tamaño; *tercero*, un sistema económico, así mismo completo y autónomo, que

¹ Colmenares, Germán, *Historia económica y social de Colombia 1537-1719*, Medellín, Editorial Carreta, 1978, p. 18.

por necesidad y por elección aspira a ser autosuficiente; y *cuarto*, una entidad política, verdadera célula o unidad indivisible en la monarquía universal española, comunidad supranacional en la que se trató de integrar y acomodar a una serie de reinos bajo un mismo rey².

Tras las primeras fundaciones provisionales de las factorías comerciales en la Española, comenzó, con el envío del gobernador Ovando en 1501, la construcción de ciudades planificadas en América Latina. Los europeos abandonan ciudades laberínticas, de angostas calles y encerradas por sus murallas, y vienen a América a contraponer otras formas urbanas.

Dice el historiador del arte Spiro Kostoff refiriéndose a la ciudad medieval: "Los reyes construían ciudades, a fin de crear microcosmos de sus reinos. La ciudad fue una maravillosa creación inspirada"³. Comenzó el siglo XVI y los reyes de España continuaron haciendo ciudades; correspondió a una política de la corona elaborar pautas de planificación de la ciudad. Así como en España se configuró un código para planificar un continente, bajo el principio de fundar ciudades, villas, y pueblos con determinadas trazas urbanas

1.2.2. EL HECHO FUNDACIONAL

El hecho fundacional lo constituyó una voluntad representada en un *acto*, hecho este que albergó significados de orden político y constitucional, que llevaron implícita la sujeción del indígena por toma de posesión del territorio.

Los fundadores de poblados se acogieron a las políticas de la corona hasta donde el medio y sus propios intereses lo permitieron; la realidad se vivió, se condicionó a un pasado del propio conquistador y a un futuro inmediato en primera instancia, ya que la voluntad permanente de la corona al determinar sus políticas trascendió más allá de lo previsto en sus ordenanzas iniciales.

Las parroquias y capillas tuvieron un papel determinante en los procesos de poblamiento en América, pues aglutinaron a la población a su alrededor. La idea de evangelizar, de llevar la fe católica a miles de personas se concretó en toda una estructura jerárquica y se materializó para el pueblo en su representación física, las iglesias.

El hecho fundacional en ocasiones exigió escoger el sitio donde asentar el poblado, sopesar las virtudes y dificultades que la condición geográfica presentaba, teniendo en cuenta la topografía, el abastecimiento de agua, de leña, de materiales necesarios para edificar y las alternativas de explotación económica; tierras de labor, cultura

² Céspedes, Guillermo, "Vecinos, magnates, cabildos y Cabildantes en la América española. La cultura hispanoamericana", en *Sueño de un orden*. Madrid, CEHOPU, MOPU, 1989, p. 226.

³ Kostoff; Spiro, *The City Shaped, Urban Patterns and Meanings through History*, London, Thames and Hudson, 1991.

y pasto para lograr en lo posible centros de carácter autosuficiente, dadas las grandes distancias de las poblaciones entre sí.

La fundación de conquista implicaba establecer poblaciones, asentadas en un espacio físico real, apropiarse de éste, configurar un nuevo gobierno y establecer su propia jurisdicción; en resumen, los pasos debían darse así: se elegía sitio, se definía y demarcaba la traza, se creaba la plaza de donde partían las calles, se nombraba el cuerpo de gobernantes y administradores dependiendo de la categoría del núcleo, se repartían solares y se colocaba el rollo. En la primera fase de la conquista, etapa de toma de posesión del territorio, caracterizada por una marcada tendencia militar, estas condiciones impuestas por la corona se realizaron a cabalidad; tal vez donde más equivocaciones o decisiones precipitadas se tomaron fue en la escogencia o selección del sitio, pues la apremiante necesidad de fundar rebasó todas las prioridades; sin embargo, en muchas ocasiones pudieron enmendarse errores gracias a las disposiciones previstas. En otras, la realidad misma impuso el asentamiento como tal y potenció las posibilidades telúricas de su propio desarrollo espontáneo.

A quien podía poblar se le otorgó la facultad de trasladar o refundar el asentamiento con alternativas de variación jerárquica, es decir, podía reunir dos fundaciones de categorías compatibles en una, o verificar el hecho del traslado como tal.

Una vez que se establecieron los primeros núcleos poblados, reconocidos por cédula real, al margen fueron apareciendo *sitios* donde más tarde se levantaron parroquias o viceparroquias que formaron parte del sistema básico territorial establecido por los conquistadores, dando coherencia al mismo territorio. Estos avances en el aspecto poblacional determinaron características y variables que marcan distintos momentos de la conquista y colonización.

La voluntad de la corona, su propia decisión de adoptar como instrumento único, con elementos precisos, el hecho fundacional para llevar a cabo la expansión territorial en América, dentro de una progresiva formación y organización del imperio, planteó el reto de la planificación; la estrategia tendría validez en la medida en que fuera adoptada para homogeneizar el manejo político, económico y cultural del extenso territorio americano.

Para Fernando Chueca, los protagonistas de la gran empresa colonial eran conscientes de la nueva situación en que se hallaban de fundar ciudades, trazarlas y crear territorio ⁴.

⁴ Chueca, Fernando, *Breve historia del urbanismo*, Madrid, Alianza Edit., 1968.

1.2.2.1. Carácter de los centros

Las diversas atribuciones jurídicas, administrativas y políticas de los centros urbanos como elementos básicos para la colonización se potenciaron con actividades y funciones diferentes, dependiendo de las condiciones propias, lo que permitió cierta flexibilidad dentro de un orden jerárquico. Éstas pudieron desarrollarse bajo funciones diferentes, así:

- ♦ Núcleos de defensa y sitios de referencia dentro de inhóspitos territorios, denominados centros de avanzada.
- ♦ Centros de explotación agrícola.
- ♦ Centros de evangelización.
- ♦ Núcleos dentro de relaciones de cadenas de penetración, de carácter sufragáneo, con funciones complementarias.
- ♦ Centros generadores y reguladores de explotación minera, que en la mayor parte de los casos fueron también generadores de intercambio de bienes y servicios.

"Como centro militar y político la ciudad latinoamericana fue muchas veces una institución, esto es, una expresión física de una situación legal y política" ⁵.

Los centros urbanos en las Indias se realizaron bajo la imagen de los europeos, pues sus pobladores quisieron que sus casas, sus calles, sus fiestas y sus creencias fueran semejantes a las de la península. En tierras americanas se levantaron ciudades similares a las europeas, y tanto sus orígenes administrativos, como su régimen municipal, fueron castellanos. "La ciudad fue europea en un mundo poblado por otras gentes y con otra cultura" ⁶.

La ocupación de los conquistadores estableció otro tipo de relación y vínculo de las regiones geográficas en el Nuevo Mundo; enlazó el sur del continente, que reunía poblaciones diversas, con el centro y el norte, el océano Atlántico y el Pacífico, Europa y las Indias. Todo esto bajo las mismas pautas e ideas de civilización.

⁵ Romero, José Luis, *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*, México, Editorial Siglo XXI, 1984.

⁶ *Ibid.*

1.3. LAS POLÍTICAS DE POBLAMIENTO Y LAS LEYES DE INDIAS

1.3.1. SOBREPOSICIÓN DE CIVILIZACIONES. UN NUEVO CONTINENTE UNA NUEVA LEGISLACIÓN

"Las bases jurídicas" establecidas por la corona como instrumento para el desarrollo de unas políticas y un poder monárquico tuvieron su origen en el derecho castellano. Pero el medio geográfico, económico y social configuró una realidad en la que este derecho tendió a perder su sentido y capacidad de ejercer justicia; por tanto para América, desde el Viejo Continente y desde la misma América, se dictaron normas jurídicas precisas, que regularon los problemas acaecidos por situaciones ajenas a las vividas en Castilla.

El momento planteaba que toda la política de la corona estaría vigente si las órdenes impartidas eran conocidas en forma apropiada; por otra parte, su adecuada divulgación permitiría el respeto a ellas.

Las políticas de la corona y de las autoridades coloniales no permanecieron iguales durante los tres siglos de la conquista y la colonización; evolucionaron y se desarrollaron de acuerdo con los momentos de transformación determinados por diversas realidades y mentalidades.

Ots Capdequí presenta cuatro características de este derecho indiano:

1. Un casuismo acentuado, y en consecuencia una gran profusión de normas. Es el tema repetitivo en que se legisó sobre cada caso concreto y se buscó generalizar la respuesta.
2. Una tendencia asimiladora y uniformista. Desde la metrópoli los monarcas estructuraron la vida jurídica de estos territorios con visión uniformadora y tratando de asimilarios a las viejas concepciones peninsulares: "La realidad se impuso y unas mismas instituciones adquirieron modalidades diferentes en las distintas comarcas, según el ambiente geográfico, social y económico en que hubieron de desenvolverse"⁷.
3. Una gran minuciosidad reglamentista: "Los monarcas españoles quisieron tener en sus manos todos los hilos del gobierno de un mundo tan vasto, tan complejo y tan lejano". La multiplicación de sus instrucciones de gobierno, que dificultaron los trámites burocráticos y administrativos, encuentra su razón de ser.
4. Un hondo sentido religioso y espiritual. Fue objetivo, razón de justificación, preocupación permanente de la política colonizadora, la implantación y defensa de la religión católica. Concluye el autor anotando como

⁷ Ots, Capdequí J.M., *El Estado español en las Indias*, séptima impresión, México, Fondo de Cultura Económica, 1986.

permanencia de la vida jurídica colonial, un positivo divorcio entre el derecho y el hecho; una fue la doctrina declarada en la ley y otra, la realidad de la vida social.

Las prohibiciones dirigidas a los extranjeros que comerciaron y se establecieron en América hacen parte de las disposiciones para regular las poblaciones. La monarquía se esforzó por llevar al nuevo continente labradores, menestrales y artesanos especializados en determinados oficios pero con ello no obtuvieron los logros esperados. Cada vez menos aventureros y más mercaderes llegaron desde mediados del siglo XVI. La corona agotó las alternativas para evitar la dispersión de los habitantes en las tierras americanas: "Una política constante de la corona fue arraigar en las ciudades a los colonizadores españoles e impedir su dispersión por la campiña; cuando el Consejo de Indias tuvo noticias de que algunos españoles vivían en el campo, entre los indios, promulgó ordenanzas para que las autoridades coloniales competentes hicieran que esos colonos estableciesen su residencia fija en las ciudades de la circunscripción"⁸.

En 1573 Felipe II promulgó el texto de las Ordenanzas de nueva población, que en opinión de Leonardo Benévolo son, por una parte, un compendio de las nociones teóricas de la cultura de la época y, por otra, el balance de una experiencia ya consolidada, siendo "las ciudades coloniales americanas las realizaciones urbanísticas más importantes del siglo XVI"⁹.

En 1596 se publicó el *Cedulario Indiano de Encinas* y en 1628 el *Sumario de la Recopilación de Leyes*, con la autoría de don Diego Zorrilla; finalmente, en 1680, se editó la *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*.

1.3.2. EL HECHO URBANO Y EL TERRITORIO

Respecto a la conquista, la colonización y la pacificación de la América hispana, ha sorprendido a los estudiosos de la materia la rapidez y el volumen del proceso de concentración urbano desarrollado tanto por la corona española como por sus representantes en el territorio indiano.

Existe constancia de la fundación de alrededor de 230 ciudades permanentes desde 1502, y en 1.630 se registraban unas 330, con probabilidades de alcanzar cifras mayores. El proceso de creación de ciudades disminuye durante el siglo XVII y se acelera de nuevo en la segunda década del siglo XVIII, con las nuevas políticas implantadas por el poder borbónico; entre ellas, cabe mencionar el establecimiento de colonias agrícolas y nuevas fundaciones sobre áreas despobladas, como se verificó para el Nuevo Reino de Granada.

⁸ Kotenzki, Richard, *América Latina: La época colonial*, tomo II, México, editorial Siglo XXI, 1986.

⁹ Benévolo, Leonardo, *Diseño de la ciudad- 4, El arte y la ciudad moderna del siglo XV al XVIII*, 3ª ed., Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 1981, p.122

El núcleo urbano hispanizado adquirió sus características en el transcurso de la colonización, cuando las factorías creadas en las Antillas ya no cumplían con las exigencias requeridas para consolidar la representatividad del poder de la metrópoli, para llevar a cabo una colonización en su verdadera dimensión y para alcanzar la magnitud que necesitaba el extenso territorio de América.

El paso fue dado al emprender la corona negocios mercantiles, lo que a su vez exigía mayor control y presencia de una administración burocrática. Así, con el transcurso del tiempo, una vez fundadas las constelaciones urbanas, éstas adquieren diferentes complejidades como núcleos poblacionales de acuerdo con su mayor o menor número de residentes con asignaciones representativas de la corona.

Urbanísticamente las aportaciones antillanas fueron prácticamente nulas, puesto que la disposición de los asentamientos respondían claramente a las ordenaciones de las ciudades en tránsito, seguramente entre lo igualitario y los rangos, ya que globalmente apenas estaban apareciendo organizaciones políticas del tipo de jefatura. La organización tribal es la forma más extendida que se detecta en el área, lo que implica una densidad de ocupación del territorio tan baja que no se corresponde con la fase de aparición del urbanismo propiamente dicho ¹⁰.

Como síntesis de un proyecto de colonización, los centros urbanos en la América hispana asumen características propias, sin las cuales un debate paralelo realizado bajo concepciones humanísticas carecería de toda realidad.

Las ciudades, las villas, los pueblos de indios se relacionan estrechamente con el campo, con la necesidad de autoabastecimiento, con la propiedad, con la condición de explotación de la tierra, como también con los vínculos sociales. Los ejidos, las dehesas, el sistema de propios y estancias, definido dentro del conjunto de actas fundacionales, asumían el soporte de la estructura del núcleo, potenciando y correlacionando el carácter propio que adquiere el proceso de colonización.

1.3.3. URBANIZAR A LA LUZ DE LA VOLUNTAD REAL

Es preciso interpretar el título siete del libro IV de la *Recopilación de las Leyes de Indias: De la población de las ciudades, villas y pueblos*, a la luz de su propia condición sumaria, puesto que ya se asocian en él la evaluación de experiencias de las primeras intervenciones llevadas a cabo en las Antillas y las nuevas proyecciones.

¹⁰ Vives, Pedro, "La ciudad iberoamericana: expresión de la expansión ultramarina", en *Historia urbana de Iberoamérica*, tomo I, La Ciudad Iberoamericana hasta 1573, Madrid, CSCA, 1987.

Se puede entender el espíritu de la ley como voluntad de la realeza de proporcionar *calidades* para las nuevas poblaciones, de crear herramientas para que el conquistador, pacificador o poblador estableciera un *orden* bajo la idea de concretar una realidad.

Este título refleja el propósito de proyectar sobre ese primer momento militar la voluntad de definir una nueva existencia, es decir, dar paso a un nuevo mundo. En esa coyuntura incidían realidades distintas, y la asimilación de éstas se puede concretar en los siguientes puntos:

- ♦ La definición de un mundo mercantil, como respuesta a la precaria situación económica de la corona.
- ♦ La realización de un proyecto de colonización bajo una figura *empresarial* de carácter de beneficio mutuo. La corona ofreció su organización de Estado y el conquistador brindó su conocimiento, su experiencia militar, algunos aportes económicos y su condición social.
- ♦ Una clara conciencia de los empresarios (es decir, tanto la corona como los adelantados) del papel que desempeñaban para afrontar las necesidades de *consolidar* una hegemonía en un reducido tiempo.
- ♦ Una inmensa lejanía del poder central
- ♦ Un desconocimiento absoluto del medio natural de la mentalidad de los habitantes donde se crearía el Nuevo Mundo y de lo que se fue descubriendo.

En función de esta voluntad de establecer territorio en lo desconocido, sin poder correr riesgo de perder, se racionalizaron aspectos como: cálculos militares estratégicos, condiciones de salubridad e higiene, provisión de los elementos de subsistencia, establecimiento de las doctrinas y vida religiosa. Desde tempranas fechas se encauzaron estos aspectos de las instrucciones, ordenanzas y cédulas reales.

Respecto al establecimiento y al gobierno de las fundaciones, con las *Recomendaciones de viaje a lugares que ha de visitar*, dadas a Pedrarias en 1513, la corona fijó ciertos parámetros para las acciones de poblamiento, entre los cuales merecen destacarse los siguientes:

- ♦ Se encomendaba al adelantado decidir el número de asientos por fundar sobre los litorales marítimos y asegurar la localización estratégica de cada uno de ellos. Pedrarias asumiría el manejo absoluto del territorio correspondiente a su capitulación.
- ♦ Las recomendaciones acerca de una acertada elección del sitio de la fundación, con las condiciones propias para brindar bienestar al poblador, estaban encaminadas a proporcionarle a este una permanencia agradable; de allí la insistencias en buscar asientos sobre lugares sanos. Estas se relacionaban en estrecho vínculo con las posibilidades de abastecimiento de: aguas, montes y tierras de labranzas.
- ♦ Se superponía la importancia de la localización a las dificultades que presentaban las comunicaciones entre los mismos centros y la metrópoli.

- ♦ El poder central podía estimular al poblador, proporcionándole un pedazo de tierra a cambio de la obligación de habitar en ella y acogerse a su gobierno.
- ♦ Se creaba una jerarquía social de clara y decidida expresión urbana, se calificó así el trazado con la asignación de los solares, beneficiando a los representantes más cercanos de la corona al otorgarles el centro de la población, el corazón mismo del núcleo urbano, que sólo debieron compartir *la más principal casa, la iglesia*.

En un amplio espectro de asuntos por legislar, la corona buscó, entre otras salidas, la seguridad que se requería para enfrentar la realidad o *el sueño de un orden* ¹¹.

Desde las instrucciones para Pedrarias hasta la *Recopilación de Leyes* transcurrió más de medio siglo. El problema ya no era de conquista, pero quedaban en América algunos territorios por pacificar y otros por consolidar. Se precisaba un esfuerzo por parte de quienes orientaban las acciones de colonización para definir nuevos delineamientos de intervención y manejo del territorio, reubicar centros y oficializar los espontáneos, modificar las condiciones naturales para organizar las economías locales y brindar con ello estabilidad a los pobladores, en condiciones de unidad familiar y cultural.

Consciente de la necesidad de que los territorios conformaran una república, el rey Felipe II dio prioridad al gobernador para que evaluara las nuevas poblaciones en los términos de *comodidad y aprovechamiento*, y definió unas jerarquías que acusan la voluntad de configurar un territorio donde se asumieran, sobre la distribución del espacio físico del mismo territorio, diferenciaciones de actividades y servicios que debían prestar los centros urbanos.

No era conveniente que la gente viviera vagando y dispersa entre montes, lo que propiciaba la creación de muchos nuevos poblados, los cuales debían tanto hacer parte de un territorio específico como desempeñar un papel determinado en la misma estructuración territorial. En vista de ello la ordenanza 43 definía las relaciones jerárquicas de los núcleos urbanos; si bien en América se tuvo como referencia, no fue asumida en toda su virtualidad.

¹¹ Expresión tomada de Ángel Rama, en "La ciudad letrada". *Cultura Urbana Latinoamericana*, Buenos Aires, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, 1985, retomada para el título: *Ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden*, ..

1.3.3.1 Centros urbanos y configuración de redes

Los núcleos urbanos adquieren vida propia y establecen en ellos mismos una dinámica, y con ella transformaciones, producto de unas condiciones generadas por una interacción de variantes de diverso carácter. Entre estas variantes figuran las propiciadas por el medio circundante, que a su vez establece tensiones con otros núcleos, configurando una red jerárquica de centros entre sí. La red misma se sustenta en el sentido de proporcionar suministros complementarios, de requerimientos más o menos necesarios, y se desarrolla sobre vínculos de conexión, caminos, ríos, etc. De estas conexiones nacen los tráficos, y con todo ello se cualifica y jerarquiza el territorio.

Para urbanizar unas tierras es preciso responder a la disponibilidad de mano de obra y a las características y riquezas del territorio determinadas por la situación geográfica. Se requiere encontrar condiciones de habitabilidad y producción, proyectar la comunicación de los núcleos de población entre sí y con el exterior, y establecer un orden jurídico, político, social y cultural.

Las Leyes de Indias preceptuaban que, elegido el sitio, el gobernador debía declarar si la fundación había de ser ciudad, villa o lugar, con el propósito de formar la república. Esto implicaba la obligación de respetar una jerarquía territorial alentada primero en los núcleos urbanos y luego en las provincias.

En este ordenamiento de los aspectos políticos de organización y gobierno de la sociedad, se asignaron funciones administrativas y políticas de la siguiente manera:

Ciudad Metropolitana, tenga Juez con título de Adelantado, ó Alcalde Mayor, ó Corregidor, ó Alcalde ordinario. Con administración de República en: dos, o tres oficiales de la Hacienda Real: doce regidores: dos fieles executores: dos jurados de cada parroquia: un procurador general: un Mayordomo: un Escribano de Concejo, dos Escribanos Públicos, uno de Minas y Registros: un Pregonero mayor: un Corredor de lonja: dos Porteros; y si Diocesana, sufragánea, ocho Regidores, y los demás oficiales perpetuos: para las Villas y Lugares, Alcalde ordinario: cuatro Regidores: un Alguacil: un escribano de Concejo, y público: y un Mayordomo¹².

1.4. CARACTERÍSTICAS DEL POBLAMIENTO EN ANTIOQUIA DURANTE LOS SIGLOS XVI Y XVII

En este aparte se trata de analizar tanto el proceso mismo como los resultados de las actuaciones de los conquistadores en la provincia de Antioquia, teniendo en cuenta diversas variables, destacando el sentido de

¹² Recopilación de las Leyes de los Reynos de Indias, Madrid, Consejo de la Hispanidad, 1843.

funcionalidad territorial y comprendiendo las particularidades que adquiere el proceso de acuerdo con las condiciones geográficas de los pobladores nativos.

1.4.1 DESCRIPCIÓN GEOGRÁFICA DEL TERRITORIO ANTIOQUEÑO

El departamento está referenciado entre las coordenadas geográficas 0° 15'20" de longitud oriental y 2° 31' de longitud oeste del meridiano de Bogotá y 5° 2' 30" y 8° 9' de latitud norte.

Situado sobre la costa atlántica, entre los dos grandes ríos, y la cordillera de los Andes, que hacen las veces de elementos vertebradores de las regiones geográficas, Tiene una extensión de 5.810 km², es decir, el 5,78 % del territorio nacional¹³.

Durante la Conquista tuvo problemas fronterizos: la parte occidental del departamento fue disputada como perteneciente a la gobernación de Popayán, la del oriente por el Nuevo Reino de Granada, y el norte por la gobernación de Cartagena. Décadas más tarde una parte al sur continuó perteneciendo a Popayán, y otras franjas del oriente y nordeste fueron incorporadas al Nuevo Reino de Granada y cedidas a la provincia de Mariquita¹⁴. Durante el siglo XVIII se presentaron sucesivos casos de jurisdicción que cambiaron su dependencia de una provincia a otra, y un siglo después el país se reestructuro a partir de su independencia.

Sus límites, sobre cinco departamentos se definen así: con Bolívar, zona costera sobre el Atlántico; Caldas hacia el interior del país, de clima templado (zona de producción cafetera hoy) punto de intercambio comercial entre el sur y el norte del país; Santander por las proximidades al Magdalena, medio de relación, junto con Boyacá con el oriente del país; el Chocó sobre la costa pacífica, por el occidente, zona minera de clima selvático. El territorio comprende diversidad de zonas térmicas, y presenta secciones de páramo, llanos, zonas montañosas predominantes y largos valles.

"Dos grandes cadenas montañosas del enorme sistema andino, con sus ramificaciones y apéndices, recorren en la dirección general de sur a norte el territorio del estado de Antioquia, haciéndolo por lo tanto muy quebrado¹⁵. Estas dos cadenas montañosas son una parte de la cordillera Occidental, y otra de la Central de

¹³ Aguirre Agudelo, Raimundo, *Antioquia, estudio geográfico, económico y social*, 1948.

¹⁴ Uribe Ángel, Manuel, *Geografía general del estado de Antioquia en Colombia*, edición crítica a cargo de Roberto Luis Jaramillo, Medellín, Edición Autores Antioqueños, Vol. II, 1985.

¹⁵ Nota: el autor se refiere al estado de Antioquia, porque su obra fue publicada por los años de 1885, por lo tanto esta fecha coincide, con la vigencia del régimen constitucional que concebía una estructura nacional de Estados Unidos entre los años 1863 y 1886.

los Andes, nacidas en la célebre trifurcación de Pasto, cerca de Almaguer, al sur de Popayán, de las cuales dos forman la extensa hoya del Cauca".

La cordillera Central corre hacia el noroeste del país, dentro del territorio antioqueño se divide en tres grandes ramificaciones y numerosas cordilleras secundarias en uno y otro de sus flancos. Respecto a la cordillera Occidental, una vasta ramificación se hace presente en Antioquia. De características voluminosas y elevadas alturas, sus picos alcanzan los 3.000 mts. sobre el nivel del mar, sin llegar a coronar la nieve.

En dirección norte del departamento, "la masa madre de la cordillera continúa invariablemente en busca de las costas, para perderse en ellas"¹⁶. En el lugar donde la cordillera Occidental penetra en el territorio antioqueño, surgen entre el río Cauca y el río San Juan muchos ramales secundarios, presentándose elevaciones sobresalientes. En síntesis, se puede decir que esta cordillera, con su masa principal, "engendra necesariamente ramales, y fuertes y contrafuertes que toman diversas direcciones para compóner físicamente el sistema hidrográfico de aquellas regiones"¹⁷.

En lo referente al sistema hidrográfico de Antioquia, éste es de una naturaleza peculiar. Los lagos y ciénagas son escasos, y de corta extensión.

El río Magdalena cobra límites con este departamento, en dirección nordeste. Río que recorre longitudes considerables dentro del territorio de Colombia atravesando el país de sur a norte, con corriente tranquila y navegable, y cuyo origen está en la cordillera de los Andes (corriendo entre la cordillera Central y la Oriental), para finalizar tributando sus aguas sobre la costa atlántica.

Este río ha desempeñado un papel determinante en la historia económica del país, pues por allí incursionaron las gestas conquistadoras hacia el interior del territorio del Nuevo Reino y a través de él salieron las exportaciones y más tarde las importaciones procedentes de la metrópoli. Junto con el río Cauca fue el medio de comunicación del interior con la costa atlántica.

Atraviesa la provincia el río Cauca, el cual alberga fértiles valles en su recorrido hacia el norte del país; su localización en el territorio antioqueño marca huellas infranqueables, definiendo regiones económicas y culturales diversas. En la historia del departamento está vinculado estrechamente con la explotación aurífera. El río Cauca fue navegable desde tempranas fechas de la Conquista, A partir del río Espíritu Santo, al norte de

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ *Ibid.*

la capital de la provincia de Antioquia. Este puerto, que era ya exclusivo para los comerciantes de la ciudad de Antioquia, decayó cuando se abrieron nuevas rutas hacia el Magdalena.

Para las culturas aborígenes constituyó el arraigo de la mayor cadena de asentamientos (confirmado hoy en día por hallazgos arqueológicos). En las proximidades del río Cauca se fundó el primer centro urbano del territorio antioqueño, ciudad de Antioquia, y cuatro décadas más tarde Cáceres, hacia el norte, ambas con riquezas auríferas. Durante la Colonia se navegaba de Arma a la ciudad de Antioquia.

El río Nare, formado por la confluencia de varios ríos, entre ellos el Negro y el Nus, tiene su origen en una derivación de la cordillera Central; este río navegable parcialmente, desemboca en el Magdalena. Durante la Colonia y el siglo XIX, el Nare tuvo importancia para la actividad comercial, pues fue el medio de acceso más corto desde Medellín y Rionegro hasta el Magdalena.

El río Porce, se encuentra en la región comprendida entre los ríos Cauca y Magdalena y cruza el valle de Aburrá hacia el norte; sobre sus orillas se encuentra la ciudad de Zaragoza, a cinco leguas de donde se juntan este río y el Nechí, región estéril e inhabitable.

Este territorio del departamento de Antioquia, fuertemente determinado por su geografía, reúne variedad de climas, bajas temperaturas en las zonas de páramo, medias en los valles y planicies, y altas en las proximidades de los ríos.

Es importante resaltar que en los diversos estudios sociales, económicos y antropológicos, reiterativamente se están demostrando el peso que adquiere la geografía como hecho determinante de los diversos procesos de civilización. Es preciso agregar que el sur de Antioquia cuenta con mejores suelos, más fértiles que los de la cordillera.

1.4.2. MARCO DE REFERENCIA PARA EL ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA POBLACIONAL

Muchas investigaciones apuntan a la comprensión de la conquista y colonización latinoamericana, desde diferentes puntos de vista; entre ellas las de José Luis Romero¹⁸, Pedro Vives¹⁹, Alvaro Gómez F.²⁰. Todas ellas coinciden en reconocer como hecho trascendental, que a su vez particulariza y condiciona la vida política de estos

¹⁸ Romero, José Luis, *op. cit.*

¹⁹ Vives, Pedro, "Ciudad y territorio en la América". en sueño de. (...). V., *op. cit.*

²⁰ Gómez Ferrer, Alvaro, "La estructura urbana iberoamericana", en *Historia urbana de Iberoamérica*,

territorios, la acción conjunta de las determinantes establecidas por las culturas aborígenes con la forma como las gestas conquistadoras abordaron la penetración y posesión de los territorios. Estas propuestas caracterizaron las primeras poblaciones y sirvieron de modelo a desarrollos posteriores.

La condición de establecer núcleos urbanos en el continente americano rigió como principio ordenador del territorio. Lo urbano establece necesariamente vínculos con el lugar, en medios geográficos y condiciones cambiantes, determinantes que marcaron el rumbo y la razón de ser de las regiones y de los reinos en el Nuevo Continente.

Con base en el poblamiento del aborígen antes del Descubrimiento se procede, en primera instancia, a desarrollar una descripción general de la cultura, y posteriormente al poblamiento realizado por los conquistadores; de esta manera se confronta con el proceso de asentamientos y su resultante en función de una estructura territorial. Se recurrió como herramienta a la elaboración de unos planos que evidencian la localización de los centros y su área de influencia.

Pedro A. Vives, para desarrollar el planteamiento sobre las proyecciones de organización de los territorios conquistados, sugiere como primer elemento precisar la organización del mundo indígena respecto a la ocupación del territorio, estableciendo la localización de los centros de congregación comunitaria, las características de sus pobladores, sus vínculos y jerarquías de organización social, de la manera como lo había ordenado el rey Felipe II (título IV del libro IV, ordenanza 139).

Como segundo elemento sugiere la elaboración de la descripción de las condiciones en que se desarrolla la conquista. Avanzando en este tema se deben considerar las formas como se asimiló lo hispano por el mundo indígena, verificando si se dio el caso de procesos persuasivos o de imposición. Estas diferencias establecen las particularidades del hecho, recogiendo las ideas de configuración de la estructura del territorio.

Con los lineamientos que se vienen valorando, establecidos por la política de colonización, se verifica sobre una serie de realidades la hipótesis expuesta al comienzo de este capítulo.

1.4.3. ORGANIZACIÓN DEL MUNDO INDÍGENA

Otra habría sido la historia del descubrimiento y colonización en América de haber existido un territorio yermo en este continente. América brindó una estructura de ocupación consolidada, espacio territorial organizado por frágiles piezas articuladas entre sí, y ordenado con una concepción jerárquica que albergó vicisitudes sobre el

orden de una hegemonía social y religiosa. Igualmente, proporcionó una estructura económica y cultural, con redes de comunicación y mano de obra conocedora del clima y la geografía.

La antropóloga Neyla Castillo Espitia, estudiosa del tema indígena en el departamento de Antioquia, afirma que se conocen pocos datos arqueológicos y que las investigaciones realizadas hasta el momento "no permiten aún construir un esquema suficientemente coherente sobre los procesos socioculturales y económicos de la región antioqueña"²¹. Siguen siendo las principales fuentes de conocimiento de la época las crónicas de las conquistas, con las cuales es posible establecer una localización aproximada de las regiones habitadas por el aborígen y confrontarlas con las establecidas por el conquistador.

La misma autora establece unos rasgos generales de los pobladores aborígenes de la provincia de Antioquia, del cual se hace un resumen a continuación:

El territorio estuvo ocupado por numerosos grupos afines que en conjunto constituían macroetnias, definidas hoy a través de su lenguaje y de sus costumbres. El patrón de asentamiento y distribución de las unidades de población asumía las características propias de los asentamientos de sociedades formales en la zona andina; variaciones determinadas a partir de los pisos térmicos. Esta opción que permitió optimizar el manejo de tierra de distintos pisos térmicos y generó núcleos homogéneos en distintas zonas ecológicas. Es así como la especialización de la producción prefiguró el esquema de poblamiento, con el objetivo de crear excedentes, circunstancia que exigió un adecuado sistema de intercambio de productos para los diversos núcleos de una misma comunidad. Este sistema creó *unidades sociopolíticas*, llamadas cacicazgos.

La producción agrícola de granos, raíces y frutas se complementaba con actividades de caza y pesca, y en el último siglo puede evidenciarse la domesticación de animales. El excedente de las cosechas estaba sujeto a la selección del lugar del cultivo, a su mayor o menor fertilidad. Se explotaron paralelamente el oro y la sal, los cuales hicieron parte de los productos de intercambio. "La economía indígena giraba alrededor de una agricultura de productividad muy superior a la que entonces regía en Europa: el maíz, el frijol y la yuca eran cultivos mucho más eficientes que el trigo, y permitían alimentar poblaciones muy numerosas con una utilización relativamente pequeña de tierra"²².

Por diversas causas las sociedades indígenas de Antioquia sufrieron procesos de transformación de sus estructuras sociales, lo que se percibe en la coexistencia de grupos de organización tribal, de sociedades igualitarias en su jerarquización social, junto con cacicazgos (predominantes en el siglo XVI).

²¹ Castillo Espitia, Neyla, "Las sociedades indígenas prehispánicas", en *Historia de Antioquia*, Jorge Orlando Melo, Director general, Bogotá, coordinación editorial Folio, 1988, p. 26.

²² Melo, Jorge Orlando; "La conquista 1500-1580", en *Historia de Antioquia*, p. 42.

El primer grupo se caracterizaba por asociaciones por parentesco, las cuales carecían de estratificación de relaciones de carácter social. Los cacicazgos, contrariamente al grupo anterior, establecían jerarquización de tipo hereditario y cobraron importancia por su capacidad de expansión; para lograr este objetivo recurrían a la guerra y desarrollaban hábitos antropófagos, acto que simbolizaba valentía y prestigio social. Estos cacicazgos poseían autonomía política.

A pesar de estas diferencias, las sociedades indígenas de este territorio en el siglo XVI, presentaban grandes troncos culturales de los que se habían originado.

1.4.3.1. Localización de la población indígena

- ◆ La región occidental

- a) Las zonas bajas tropicales de la vertiente y llanura del río Atrato y la costa atlántica.
- b) La región montañosa de la cordillera Occidental, y la cuenca del Cauca.

- ◆ Cordillera Central se ocupó:

- a) Entre los ríos Nechí y Cauca.
- b) Entre los ríos Nechí y Cimitarra.
- c) En la vertiente del Magdalena.
- d) En el valle de Aburrá y el altiplano oriental.

Ocupados por una serie de comunidades agrícolas que no practicaron la antropofagia. Poseían grandes campos de cultivos y fueron excelentes tejedores.

Tomando desde el río Porce, sentido oeste, todos los grupos practicaron la antropofagia, mientras que al este la práctica se desconoció, exceptuando el grupo de la vertiente del Magdalena.

Al sudeste del valle se encuentra la región de Rionegro, la cual aparentemente fue poco habitada. Al sudoeste, en dirección al Cauca, las comunidades presentan semejanzas en aspectos culturales con los del valle de Aburrá (ver ilustración 2).

Los estudiosos de la política española en América reconocen que las fundaciones de nuevos núcleos urbanos se hicieron siguiendo las pautas de localización de poblados indígenas con excepción de los puertos y los centros mineros.

En este cuadro de referencias, el desarrollo de la hipótesis aquí planteada se trata como caso excepcional.

El sentido que el aborigen otorgó a su organización político, social y económica, que obligó al conocimiento del medio geográfico y al establecimiento de relaciones de intercambio entre diferentes regiones y, por ende, a la creación de rutas de acceso no adquirió para los conquistadores el mismo sentido. El conquistador al perder este avance imprescindible de civilización (destruyó poblados, abandonó caminos, fraccionó clanes, eliminó poblaciones), entorpeció y dilató un adecuado funcionamiento del territorio.

Si en México y Perú los españoles se vieron obligados a mantener y sobreponer núcleos urbanos a estructuras debidamente consolidadas, espacial y arquitectónicamente, es posible que para el conquistador de tierras en Antioquia, la versatilidad y fragilidad de las edificaciones (bohíos) y obras de infraestructura (puentes y caminos), no constituyera impedimento de desaparición.

"La población indígena que ocupó este territorio fue víctima de uno de los más violentos procesos etnocidas y genocidas, producto de la colonización española que llevó prácticamente no sólo a la extinción física sino hasta de la memoria de la historia misma"²³.

1.4.4. CRÓNICA DE LOS HECHOS SIGNIFICATIVOS DE LA CONQUISTA EN ANTIOQUIA

Los hechos más sobresalientes de la Conquista en el noroccidente del Nuevo Reino, se resumen a continuación:

Con sus debidas capitulaciones, los delegados de la corona, Rodrigo de Bastidas y Juan de la Cosa, visitaron la zona noroccidental del océano Atlántico sobre Tierra Firme entre los años de 1501 y 1502. En 1509 es fundada San Sebastián de Urabá, pero no perduró como núcleo urbano; abandonada por los colonos, es destruida por los nativos. En 1510 es fundada Santa María la Antigua del Darién, por Martín Fernández de Enciso y Vasco Núñez de Balboa, en remplazo de Ojeda, quien abandonó la expedición. Esta fundación sustituyó las anteriores. En las crónicas de la conquista (fray Juan de Quevedo) se habla de un núcleo de más o menos 50 manzanas²⁴. Estos dos poblados abandonados tempranamente, permiten explorar las inmediaciones hasta los años de 1512 y 1513, una vez establecida la gobernación de Urabá. Poco a poco se incursionó así en el interior de la que sería seis décadas después la provincia de Antioquia.

En 1513, con el título de gobernador, Pedrarias Dávila recibió cuidadosas instrucciones reales sobre cómo llevar a cabo la acción pobladora en la región, pero solo en 1519 concreta la fundación de Panamá.

²³ Castillo Espitia, Neyla; *op. cit.*, p. 40.

²⁴ Salcedo, Jaime, *Estructuras y tipologías urbanas en Colombia durante el período de la dominación española*, Bogotá, Universidad Javeriana, Fonade, inédito, 1989.

Panamá fue fundada en 1519 sobre el océano Pacífico por Pedrarias Dávila, y en rigor, bien puede considerarse como resultado de un traslado de Santa María la Antigua del Darién, que a pesar de haber sido impulsada por el nuevo gobernador fue abandonada después de la instalación del gobierno de Panamá. Cieza de León señalaba, 30 años después, que la ciudad era insalubre y que debería haberse cambiado de sitio, "más como las cosas tienen gran precio cuestan mucho a hacerse, aunque ven notorio daño que todos reciben en vivir en tan mal sitio, no se a mudado". Se traslada después de la destrucción del pirata Morgan, 1671, a su actual emplazamiento²⁵.

La conquista del territorio antioqueño engendra la disputa y la rivalidad de las huestes conquistadoras: por una parte, las representadas por Belalcázar, al mando de Pizarro, que entran por el sur, y por otra, las de los encomenderos de la costa. El enfrentamiento se concentró en la toma del territorio de Dabeiba, *El Dorado de Antioquia*²⁶, lo cual dificultó y retardó la apropiación de este territorio por parte de los españoles.

En 1541 Jorge Robledo, teniente de Belalcázar, fundó la ciudad de Antioquia, cerca de las minas auríferas de Buriticá. En ese mismo año Jerónimo Luis Tejelo, al mando de Robledo, da cuenta para el mundo europeo de la existencia del valle de Aburrá, donde tenían asiento un grupo de aborígenes. Las crónicas destacan las técnicas de estos pobladores para recolectar y almacenar alimentos y para elaborar mantas de algodón; igualmente, dejaron constancia de la existencia de varios poblados en el valle y en las comarcas vecinas.

Este valle, que más tarde haría parte de la jurisdicción de la ciudad de Antioquia, no adquiere importancia dentro de la jerarquía de intereses y aspiraciones del conquistador; faltaban muchos años para que otras generaciones intentaran resolver la problemática del abastecimiento de alimentos y mostraran interés por poseer y explotar las tierras con fines agrícolas y ganaderos.

En 1562 se eleva solicitud de merced para la creación de una gobernación, con el fin de obtener mayor autonomía de Popayán; en tal solicitud se hace referencia a la necesidad de repoblar estas tierras.

A mediados del siglo XVI los españoles emprendieron las incursiones por el río Magdalena, hacia el noreste y el oriente del territorio antioqueño. En la década siguiente se continuaron las incursiones hacia el norte, encontrándose yacimientos auríferos, cuya explotación, años más tarde, coincide con la caída de las producciones de Buriticá y Zaragoza. El auge minero entre 1590 y 1630, consecuencia de las explotaciones en la zona norte, valle de los Osos y Yarumal, promovió otra estructura territorial y la consolidación de nuevos núcleos urbanos, lo cual redundó en cambios significativos en los ámbitos social, político y económico del territorio antioqueño.

²⁵ *Ibid.*

²⁶ Melo, Jorge Orlando, *op. cit.*, p. 43.

Sólo en 1569 se otorgó a Andrés de Valdivia la llamada gobernación de Entre los Dos Ríos, la cual no incluyó todo el territorio actual, y en 1574 fundó aquel el núcleo urbano que denominó Valdivia, un centro que no logró consolidar su población. En 1570, dentro de la acción pacificadora de Gaspar de Rodas (iniciada en 1564), se crean nuevas poblaciones, entre ellas Cáceres en 1576 y Zaragoza de las Palmas en 1581 (que se convirtió en centro del auge minero antioqueño, después de las minas de Buriticá, hasta 1680) (ver ilustración 5).

A partir de la conquista española se inició una etapa de poblamiento fruto de la Sobreposición tajante, la cual constituyó un espectro étnico más amplio: a las comunidades indígenas, que representaban diversidad de grupos y líneas genéticas, se agregan el blanco, el indio, el negro, el mestizo y el mulato.

1.4.5. DIVISIÓN POLÍTICO ADMINISTRATIVA

Esta realidad se enmarca dentro de la conformación de las gobernaciones del Nuevo Reino, lo cual permite situar en el contexto del territorio colombiano el momento en que surge la provincia de Antioquia y plantear una serie de consideraciones sobre la primera gobernación de esta provincia, que la trasciende y proyecta hacia una estructura territorial determinante de una primera fase de colonización.

En suelos antioqueños la acción militar de apropiación del territorio dejó unas fronteras que en su esencia aún permanecen.

Las entidades rectoras de las políticas españolas siguen paso a paso, la ejecución tanto de las instrucciones particulares como de las que trataron de establecer condiciones homogéneas para todo el continente. No son pocos los esfuerzos tendientes a estructurar un territorio con el propósito definido de explotarlo económicamente y, por ende, beneficiar a la Corona.

1.4.5.1 Gobernación de Entre los Dos Ríos

La gobernación de Entre los Dos Ríos (1569-1579) es solicitada en 1542 por Andrés de Valdivia, en su calidad de representante de las ciudades y villas del extremo norte de la gobernación de Popayán (las ciudades de Anserma y Cartago y las villas de Santa Fe, Caramanta y Arma). Valdivia recibió el título de gobernador, pero no se le adjudicaron las ciudades por él solicitadas, sino la región sin dominio y despoblada.

A la muerte de Valdivia en 1574, Gaspar de Rodas recibió esta gobernación con amplios poderes para mandar y pacificar. Se amplía entonces su jurisdicción, pues a ella se agregan los términos de la ciudad de Antioquia.

La gobernación del Nuevo Reino de Granada es otorgada a Jiménez de Quesada en 1539. Es decir, para el año de 1579, cuando se define la Gobernación de Antioquia, ya existían siete gobernaciones y cerca de 46 ciudades y villas en el territorio colombiano. Predominan las fundaciones sobre la costa atlántica, las vertientes del Cauca y el Magdalena (comparativamente menos poblada), y el altiplano cundiboyacense. Presentaba una mayor densidad de poblaciones la zona media del país, las inmediaciones de las tres cordilleras, lo cual contrasta con la ausencia de núcleos urbanos en la provincia de Antioquia. Esto permite resaltar las connotaciones particulares que adquirieron cada una de las provincias como efecto de las formas de actuación de los conquistadores.

En la Nueva Granada las medidas encaminadas a suspender en 1548 la creación de nuevas poblaciones no podían tener efectos de cumplimiento, dado que el territorio presentaba grandes zonas aún sin habitar, población indígena dispersa y en ocasiones, núcleos habitados por españoles se vieron amenazados por las hostigaciones aborígenes que reclamaban su territorio y sus creencias. Estas situaciones fueron conocidas por la corona, quedando constancia de la respuesta dada por el rey en oficio de 1549, enviado en calidad de cédula a la Audiencia Real del Nuevo Reino de Granada, para "que al bien de los naturales de esas partes y a su salvación convenía que se juntasen e hiciesen pueblos de muchas casas juntas en las comarcas que ellos eligiesen"²⁷.

En 1550 la audiencia del Nuevo Reino autorizó expediciones para habitar pueblos, propiciando así la fundación de centros mineros, fecha para la cual la acción colonizadora en Antioquia, no se había concretado y se carecía de estrategias para lograr tal fin.

Entre 1564 y 1574 el presidente de la Audiencia del Nuevo Reino, Andrés Díaz Venero de Leyva, impuso nuevamente una pausa a la expansión. Serán diez años en los que más que seguir luchando por apropiarse del territorio, se buscó establecer condiciones de orden en el espacio dominado. Para tal efecto se requería conocer la situación real del Nuevo Mundo; por tanto, la Real Audiencia asignó visitas para casi todo el territorio²⁸.

Esta medida condujo al presidente a impedir la realización de dos expediciones, una de ellas prevista sobre territorio antioqueño, posponiendo así un proceso de reconocimiento y posible explotación de zonas mineras. Este hecho pudo incidir en el surgimiento tardío de la creación de un núcleo urbano sobre alguno de los valles agrícolas de la provincia de Antioquia, donde más de seis décadas después se continuaba solicitando autorización para poblar las vecindades de la provincia de Antioquia, como es el caso de la provincia del Chocó.

²⁷ Friede, Juan, *Documentos inéditos*; Audiencia de Santafé, leg. 533, lib. 1, fol 99; e Índice general, leg. 532, lib 1, fol. 27 v.

²⁸ Colmenares, Germán, *op. cit.*

Los límites políticos y administrativos de la Nueva Granada reflejan el fenómeno de la conquista y no una voluntad política o un designio racional de organización interna. Provincias, gobernaciones, corregimientos no derivan de un orden constitucional, sino que son un hecho que se desarrolla según un dinamismo propio. La subordinación de una ciudad a otra o el lugar que ocupa cada una dentro de una jerarquía tiene un origen puramente histórico determinado en muchos casos por un desarrollo regional anterior a la conquista²⁹.

La definición del territorio de la provincia de Antioquia, en 1579, marcó el inicio de una etapa de acciones pacificadoras orientadas a extender las fronteras mediante la fundación de poblados que consolidarán con mayor arraigo el dominio español.

De la Real Cédula emitida en 1574 sobre el nombramiento de don Gaspar de Rodas como gobernador de Antioquia, se puede extraer el pensamiento de la Corona respecto a las actuaciones concretas que demandaba en ese entonces la provincia y a sus realidades.

El título de gobernador con la representación del poder real, se concedió por mérito militar, como reconocimiento a las acciones de descubrimiento y pacificación, en respuesta a las solicitudes de los mismos conquistadores.

El territorio otorgado a Gaspar de Rodas abarcó la extensión comprendida entre los dos ríos y la región de Santa Fe, hasta entonces perteneciente a Popayán, incluyendo el viejo Cauca y Porce (al noroccidente y al noreste de la provincia, respectivamente). Urabá entonces quedó sujeta a Cartagena y el oriente a Santafé de Bogotá (esta división político-administrativa sólo se esclarece en 1584).

La corona comprometió al gobernador a invertir en el sostenimiento y manutención del grupo de apoyo para la conquista; igualmente, debió correr a su cargo el suministro de las armas de defensa. Se le prestó merced de dos vidas como vigencia del cargo. Quedó en capacidad de nombrar oficiales de la Hacienda Real de su majestad, de abrir tanto Marca Real como Caja Real y de promover ordenanzas en términos ilimitados con el fin de procurar un buen gobierno y una eficiente labor de minas. Además, contó con la autorización de nombrar corregidores y alcaldes mayores y en cláusula específica se reconoció que tanto él como sus subalternos, tenientes y capitanes, pueden poblar casi todos los territorios (se excluyeron los puertos y las cabeceras de frontera, que debían ser conservados para su majestad) y repartir y encomendar a los aborígenes, conforme a las instrucciones de nueva población.

Esta cláusula permitió a los acompañantes del conquistador, tanto repartir como abandonar, si apareciere algo mejor. La duración de repartimiento se estableció a perpetuidad por tres vidas.

²⁹ *Ibid.*

La condición social de tales acompañantes fue enaltecida con el título de "hijosdalgo". Así mismo, considerando méritos y servicios, se les entregaron tierras, solares, estancias y huertos. Por 20 años se redujo el veinteno (para el oro, la plata y las piedras preciosas) y por diez años el almojarifazgo (para lo comprado en España o en la costa).

Gaspar de Rodas también señaló tierras para molinos e ingenios, nombró alcaldes y regidores en los pueblos que pobló y fijó los términos de la jurisdicción. En su calidad de gobernador, tuvo la obligación de informar sobre las acciones realizadas.

En síntesis, con un cargo vitalicio, con un amplio poder y con la posibilidad de perpetuar este poder con su heredero, el gobernador, adquirió omnipotencia en tierras de América, situación que en la mayor parte de los casos no resultó favorable para los pobladores; por ello, cuando pierde vigencia el nombramiento de Rodas como gobernador (en 1607), se estableció un período más breve para ejercer el cargo y se precisaron las obligaciones pertinentes en cuanto a lo administrativo y judicial.

La decisión final sobre la conformación de los territorios correspondió en gran medida a los adelantados y gobernadores. Cada uno de ellos tuvo la responsabilidad de erigir, fundar y edificar por lo menos tres ciudades y una provincia de pueblos sufragáneos, más las posibilidades de dividir la misma provincia en distritos de alcaldes mayores y corregimientos y alcaldías ordinarias.

Las condiciones en que se entregó la gobernación a Gaspar de Rodas permiten entrever varios aspectos de la intervención de los gobernadores, pues finalmente fueron ellos quienes acataron o desconocieron las instrucciones de la corona y conformaron los territorios en América. En el caso de Antioquia, las amplias facultades de gobierno otorgadas en 1579 no dieron los resultados que se debían derivar de tal libertad. La falta de lineamientos más precisos y las ambiciones de riqueza rápida retardaron el desarrollo y pudieron perpetuar una sociedad colonial reacia a los cambios en la hegemonía territorial. Lo confirma en sus descripciones el cronista del siglo XVI, fray Pedro de Simón, en lo referente a la forma de poblar del gobernador: "Con que Gaspar de Rodas andaba desganado de fundar ciudades en aquellos países si bien hubo opiniones que lo hacía de principal intento porque acudiesen estas provincias a servir a la villa de Antioquia, por engrosar con esto la suerte de indios que él tenía y otros particulares intereses " ³⁰.

La corona mantuvo el interés por engendrar alternativas de producción económica que prestaran cierta estabilidad al grupo de españoles encargados de poblar el territorio americano y de asegurar conjuntamente el enriquecimiento de la misma corona. Con esta filosofía se crearon estímulos de carácter económico, como la excepción de impuestos, conducentes a crear una base sólida y estable para un sistema de colonias.

³⁰ Cuarta noticia, historial capítulo 27, en Piedrahíta, Javier, *Documentos y estudios para la historia de Medellín*, Medellín, Editorial Colina, Publicación del Concejo de Medellín, 1975.

1.4.6. PAPEL DE LA IGLESIA EN EL TERRITORIO ANTIOQUEÑO

Es un hecho conocido en la historia de la colonización española el papel decisivo que desempeñó la Iglesia en la tarea de estructuración y consolidación del territorio americano; de allí se deriva la necesidad de conocer sus actuaciones en Antioquia

El sacerdote y abogado Javier Piedrahíta afirma categóricamente: "(...) en Antioquia no existieron comunidades religiosas, fuera de la de los jesuitas por algunos años del siglo XVIII"³¹. Así ante la ausencia de una sede episcopal, la evangelización se llevó a cabo en Antioquia a través del clero secular. En diversas ocasiones, los padres de algunas comunidades realizaron misiones transitorias.

Durante el siglo XVIII se establecieron cuatro comunidades: los jesuitas en la ciudad de Antioquia las carmelitas descalzas, los franciscanos, y los padres y las hermanas de San Juan de Dios en Medellín. Desde 1617 hasta 1717 estuvo vigente en Antioquia el sínodo promulgado en Popayán por fray Juan González de Mendoza.

La misma inestabilidad de los poblados antioqueños se reflejó en las actuaciones de la Iglesia. Desde el punto de vista del manejo administrativo, su configuración no siempre coincidió con la categoría y la función otorgadas por la administración política.

Los oficios que desempeñaron los miembros de la Iglesia en la provincia de Antioquia dan una idea de la forma como se atendieron esas tierras para proporcionar el alimento espiritual a sus pobladores. Es preciso anotar que la cabeza de la Iglesia residía en Popayán, alejada muchas leguas de la ciudad de Antioquia. La gran mayoría de los miembros del clero procedía de familias españolas radicadas en aquella ciudad.

Los visitantes eclesiásticos eran sacerdotes nombrados por el obispo para inspeccionar un determinado espacio geográfico. La periodicidad de sus visitas era de dos años aproximadamente.

El vicario superintendente era un sacerdote nombrado por el obispo de Popayán que debía atender a la administración eclesiástica de toda la provincia con prerrogativas de vicario general. Su desempeño en la ciudad de Antioquia no se ha establecido con claridad. No se conocen pruebas de su vigencia durante el período de la Conquista.

³¹ Piedrahíta, Javier, *Historia eclesiástica de Antioquia* (Colonia e Independencia), 1545-1828, Medellín, Editorial Gran América, 1973.

En tierras de Antioquia fueron muy pocos los vicarios. Éstos delegaban a cada una de las parroquias las comunicaciones del obispo y del vicario superintendente. Las vicarías tenían generalmente los límites de las divisiones civiles. A la parroquia de la ciudad de Antioquia, la primera erigida, perteneció la casi totalidad del territorio. El vicario pedáneo era una especie de juez eclesiástico en causas menores, en lo que atañía tanto a la Iglesia como a lo civil. El juez de diezmos debía responder por las demandas que se hicieran dentro de la organización eclesiástica.

Había varias clases de párrocos: el propio, el teniente cura, el excusador y el interino. El título de propio se adjudicó a quien había obtenido el beneficio por medio de concurso, previa convocatoria del obispo. Al virrey de Bogotá correspondió el patronato real y lo ejerció mediante cuatro vicepatronatos, uno de los cuales se otorgó al gobernador de Antioquia, quien escogía al candidato. El párroco propio no podía ser removido sino por juicio y tenía una jurisdicción exclusiva en su territorio parroquial.

La doctrina de indios era un curato. Se la llamó *de indios* para diferenciarla de las otras, de los españoles. Respecto a ellas, Javier Piedrahíta afirma: "parece que fueran obra más del Estado que de la misma Iglesia"³². Los curas doctrineros contaron con una pensión por parte del Estado; en cambio, los párrocos que sirvieron a los españoles no gozaron de ninguna.

La Real Cédula de 1593 ordenó que los prelados reconocieran la doctrina, señalaran los distritos y no permitieran que pasaran de 400 nativos cada una³³.

1.4.7. SÍNTESIS ANALÍTICA DEL POBLAMIENTO EN ANTIOQUIA

Como ya se comentó, la organización territorial planteada por la política de colonización sobre el extenso espacio geográfico de América se fundamentó en la fundación, la formación (política, social, judicial y urbanística) y la expansión de los núcleos urbanos. En algunas regiones, generalmente las caracterizadas por la facilidad de acceso, se desarrolló en corto tiempo, mientras que en otras zonas tomó décadas y, en ocasiones, siglos.

El profesor Germán Colmenares, quien estudió los procesos de poblamiento en Colombia, definió dos polos de desarrollo histórico para el territorio colombiano. El primero, con características ascendentes, abarca desde los inicios de la Conquista hasta fines del siglo XVI y comienzos del siglo XVII. El segundo, de franco declive, comprende desde la segunda y tercera décadas del siglo XVII hasta comienzos del siglo XVIII (con el año de 1719

³² *Ibid.*

³³ *Ibid.* Retomando los datos de Ybit, León Antonio, "La Iglesia y los eclesiásticos españoles en la Empresa de Indias".

como fecha límite), cuando aparecen síntomas de una vitalidad renovada que coincide con las reformas de Pedraza y Guerrero y la creación del virreinato de la Nueva Granada. Igualmente, Colmenares demuestra en sus estudios que las diversas regiones del territorio de Nueva Granada tuvieron procesos poblacionales diferenciados.

Dos factores importantes afectaron profundamente las posibilidades de consolidación temprana de la provincia: el primero es la geografía, dispersa y de difícil acceso; la provincia de Antioquia presentaba significativas limitaciones en cuanto al *situ* adecuado para establecer poblaciones. El segundo es la forma como se desarrolló la ocupación del territorio de la actual Colombia; la penetración se inició por los litorales desde las costas de los océanos Atlántico y Pacífico, con lo cual la región antioqueña se convirtió en escenario de las disputas de conquista de las avanzadas que procedían de ambos frentes. Así, la conquista y ocupación se caracterizó más por los movimientos de los jefes de hueste que por la presencia organizada de establecimientos urbanos. En este marco de referencias, cabe decir que sólo luego de la pacificación, y no con la primera incursión de los conquistadores, surgió el primer bosquejo de territorio, al cual se superpuso otra realidad en el siglo XVII.

La fundación de la ciudad de Antioquia, cerca de las minas de Buriticá (sobre la cordillera Occidental, al margen izquierdo del río Cauca), representó la primera voluntad de erigir núcleo urbano en la región. Este emplazamiento sirvió de base para la ordenación del territorio como centro administrativo y de justicia dependiente en línea inmediata de Popayán. Desde allí se desarrolla la superposición de culturas, se concreta el dominio político y religioso, y se impone un nuevo orden al aborigen en su propio territorio; en síntesis, se entabla la lucha contra la permanencia de unas creencias y una forma de vida indígenas en favor del pensamiento y la visión del mundo de la corona española por parte del conquistador y los reales vasallos. Respecto a esta fundación Ann Twinam considera que "encarnaba la voluntad española de perdurar en un clima malsano, con suministros de agua y alimentación inadecuados, siempre y cuando pudieran estar cerca de una fuente de oro"³⁴. A su vez Jorge Orlando Melo comenta: "Robledo encontró en todo el Valle de Cauca una población abundante y rica, y consideró entonces conveniente hacer una fundación permanente"³⁵.

En el caso de la fundación de la ciudad de Antioquia, se puede hablar de la toma de posesión de un centro para agrupar o aglutinar en torno a él a una comunidad heterogénea; con esto el conquistador se aseguraba la pertenencia y la referencia a un lugar. Igualmente, propiciaba un avance hacia otras regiones mineras.

Es preciso recordar que la provincia de Entre los Dos Ríos, otorgada a Andrés de Valdivia en 1574, desvinculó las ciudades de Anserma, Cartago, Arma y la villa de Caramanta de la solicitud correspondiente; quedaba la

³⁴ Twinam, Ann, *Mineros, comerciantes y labradores: las raíces del espíritu empresarial en Antioquia: 1763-1810*, Medellín, FRP, FAES, 1985.

³⁵ Melo, Jorge Orlando, *op. cit.*, p. 46.

gobernación de Popayán conformada por varias ciudades y villas, próximas al río Cauca, mientras que la nueva gobernación pasaba a contar con un solo núcleo urbano, Santa Fe de Antioquia, el asentamiento localizado más al norte de la penetración de Belalcázar (ver ilustración 3).

La toma de posesión de este territorio, que representó casi 50 años de luchas continuas, dejó como consecuencia una crisis de población. Al exterminio criminal de los aborígenes y el abandono por parte de éstos de sus territorios habituales, en busca de espacios donde los españoles no penetraran, se sumaron las muertes por enfermedad; en consecuencia, años después se hizo necesario cambiar las políticas de la colonia respecto al trabajo y a la vida del indígena, por lo cual se establecieron los resguardos. Asimismo, la escasez de mano de obra obligó a la adquisición de esclavos negros para laborar en las zonas mineras, especialmente en Zaragoza, donde no se contaba con presencia indígena. La reducida población sobreviviente en 1580 ocupó las inmediaciones de los núcleos centrales.

Los estudios de William Jaramillo³⁶ han establecido que hacia 1575 Antioquia se encontraba prácticamente despoblada; respecto a los españoles, sólo quedaban los de la ciudad de Antioquia. En 1615 habían 19 encomiendas con 400 indios y para el año de 1572 se relacionaban 1.500 indios sobre las zonas de Urrao, Peque y el Chocó. Por su parte, Jorge Orlando Melo anota: "la población antioqueña, que pudo alcanzar a más de medio millón de habitantes hacia 1530, se había reducido en 1580 a unos cuantos miles de familias indígenas y un puñado de españoles: existían entonces únicamente las ciudades y villas de Antioquia, Caramanta, Cáceres y Remedios"³⁷ En cuanto a los vínculos sociales, Cáceres, poblada por Andrés de Valdivia, albergó la aristocracia, los hijosdalgo, quienes mantenían relaciones estrechas con la sociedad de Mompox y Cartagena, dadas sus condiciones de encomenderos. En cuanto a Zaragoza, si bien contaba con casa de fundición, en ella no arraigó una población estable.

Con la creación de los resguardos en la provincia de Antioquia, durante la segunda década del siglo XVII se iniciaba un repoblamiento que tendía a mejorar el funcionamiento de la región, por cuanto se ampliaban las posibilidades de explotación agrícola con la mano de obra del aborigen. Para los traslados de población se tuvo en cuenta a las comunidades indígenas de los aburraes.

La estrategia de localización de los poblados corrió en función de las zonas ricas en recursos mineros, próximas a los ríos y con posibilidades limitadas de caminos. Esto implicaba una difícil adaptación del aborigen a los núcleos urbanos especializados en dos categorías desconocidas para ellos, labores mineras y portuarias con marcado carácter comercial. Con ello se constata que "la ciudad con implementación urbana específica en cuanto fundación

³⁶ William Jaramillo prepara en la actualidad una minuciosa investigación sobre la conquista en Antioquia.

³⁷ Melo, Jorge Orlando, *op. cit.*, p. 51

y ámbito característicamente español, ejerció un dominio material y humano desequilibrador sobre las áreas rurales de su correspondiente *hinterland*³⁸.

Acerca de las condiciones de poblamiento y con el interés de caracterizar éste como proceso, el arquitecto Jaime Salcedo destaca la influencia que sobre el occidente colombiano tuvo la forma de poblar de Belalcázar, pues marcó diferencias con la de Pizarro o Jiménez de Quesada³⁹. El suroccidente de la Nueva Granada se consolidó en menor tiempo que la región antioqueña. La corta dimensión de la práctica poblacional de quienes asumieron la conquista y la pacificación en la provincia de Antioquia constituyó un impedimento para la conformación más temprana de la estructura territorial. Tal es el caso de la ciudad de Antioquia, fundada por órdenes de Belalcázar, que ganó mayor estabilidad como población durante los siglos XVI y XVII.

La distribución territorial de las fundaciones en esta provincia desempeñó un papel determinante: la ciudad de Cáceres fue emplazada en la ribera derecha del río Cauca; la ciudad de Zaragoza, sobre la margen derecha del río Nechí (originalmente se hallaba más alejada de la ribera); la ciudad de Remedios, próxima al río Magdalena (Remedios había sido creada por interés del Nuevo Reino de acercarse hacia las zonas mineras, sobre el Magdalena, por lo que no pertenecía al territorio político-administrativo de Antioquia); Caramanta, hacia el sur del territorio, sobre la margen occidental del río Cauca y en inmediaciones del río San Juan. El territorio del norte se hallaba conformado así por varios núcleos de características geográficas similares entre sí, pero diversas respecto al resto de la provincia: las estribaciones de la cordilleras Central y Occidental, proximidad de los ríos parcialmente navegables que favorecían la comunicación con los puertos de la Audiencia y, por ende, con la metrópoli (ver ilustración 5).

Remedios distaba 24 leguas de la ciudad de Antioquia; diez leguas separaban a Cáceres de la ciudad de Zaragoza; San Jerónimo del Monte, pueblo de indios, se encontraba a 24 leguas de Cáceres. Las fundaciones generaron una estructura poco coherente para un territorio con vastas áreas despobladas, con grandes dificultades de acceso y comunicación interna. Entre las distintas localidades se extendían amplias tierras sin ocupar aún por los españoles, zonas de asentamientos indígenas, grandes bosques y parajes inhóspitos.

La ciudad de Antioquia no sufría escasez de provisiones gracias a los pueblos de indios vecinos a ella, que se establecieron a partir de 1616 sobre suelos aptos para la explotación agrícolas (valles del río Cauca). Cáceres y Zaragoza se abastecían por intermedio de Mompox, dada la proximidad de la región de Cartagena, y las carnes se llevaban desde el valle de Aburrá.

³⁸ Vives, Pedro, "Ciudad y territorio en América colonial", *op. cit.*

³⁹ Salcedo, Jaime, *op. cit.*

Las determinantes geográficas y la coerción de la explotación minera sobre el poblamiento aislaron a la provincia de Antioquia del gobierno del Nuevo Reino. Así lo afirma Víctor Álvarez: "La Real Audiencia de Santafé de Bogotá, creada desde 1550, como institución administrativa que buscaba darle cohesión y unidad al dominio europeo, no logró mayores niveles de presencia en la vida política de esta región"⁴⁰.

Los núcleos urbanos de la gobernación mostraron una jerarquía poco común para la conformación del territorio: la ciudad de Antioquia era la cabecera de gobierno, de administración y de justicia, y constituía la sede de una circunscripción religiosa dependiente de Popayán. Las ciudades de Cáceres, Zaragoza y Remedios (trasladada en innumerables ocasiones) eran centros mineros con un precario comercio local (ver cuadro en la ilustración N. 10).

La ciudad de Antioquia, al noroeste del departamento, fue expuesta a dos traslados, a causa de las pugnas entre los conquistadores y a la resistencia indígena. Fundada en 1541 por Jorge Robledo, teniente de Belalcázar, Juan Cabrera, subalterno del mismo Belalcázar, ordenó su traslado en 1542. Cuatro años después, en 1546, Robledo erigió la villa de Santa Fe, relativamente cerca del anterior emplazamiento y sobre esta villa se desarrolló finalmente la ciudad actual⁴¹.

El intento de establecer otros centros de carácter diferente del minero, sin expectativas precisas, no logró consolidarse, como ocurrió con Valdivia y San Juan de Rodas. En 1671 se proyectó crear un nuevo cabildo y erigir una villa en el Valle de Aburrá, pero los del cabildo de la ciudad de Antioquia en su oposición argumentaron que los centros de Cáceres, Arma y Guamocó estaban perdidos.

La guía de poblamiento establecida para los conquistadores perdía vigencia frente a su propio afán de enriquecimiento. La acción pacificadora ejercida sobre las zonas reconocidas como mineras se caracterizó por el interés mostrado en tomar posesión de tierras y esclavos como recompensa a las acciones militares en favor de la corona. Para ostentar el reconocimiento de estas acciones se solicitaban probanzas. De ellas, como documentos, se pueden derivar ciertas conclusiones tanto acerca de las realidades vividas por los conquistadores como respecto a sus aspiraciones. Cabe mencionar las siguientes:

- ◆ Los grupos de mando habían participado en otras campañas de conquista previamente a la llevada a cabo en esta provincia.
- ◆ Cáceres, en primera instancia, y luego Zaragoza, constituyeron los centros de avanzada para el descubrimiento de la zona.
- ◆ Cerca de los yacimientos de explotación minera y de los ríos se establecieron pequeños núcleos dispersos, cuyos pobladores emigraron luego de agotar la extracción de minerales.

⁴⁰ Álvarez, Víctor, *La sociedad colonial 1580-1720*, op. cit., o, 15.

⁴¹ Pardo, Benjamín, "La fundación de la Ciudad de Antioquia", artículos varios, en *Antioquia histórica*, publicaciones del Centro de Historia de Santafé de Antioquia.

- ♦ No se logró solucionar la escasez de mano de obra. Algunos de los indios y los negros huyeron a los montes, para no estar sometidos y vivir en libertad, aun con limitados recursos. Esta población, confinada de forma espontánea en los montes representó una amenaza permanente sobre los precarios caminos de penetración a los poblados.
- ♦ Desde el inicio de las incursiones sobre la zona minera del norte de la provincia, se llevaron a cabo obras para las labores de extracción.
- ♦ No existían caminos abiertos hacia la región de Guamacó, conformada por "tierras ásperas de monte muy cerrado, con muchos ríos y quebradas".
- ♦ La pacificación y la toma de posesión del territorio de Antioquia tardaron más de un siglo en hacerse efectivas. Esto se constata gracias a la solicitud de capitulación presentada por Gregorio Díaz en 1648 para conquistar las zonas indígenas en la periferia de los centros de extracción minera. Resultan igualmente ilustrativas las solicitudes para pacificar las tierras del Chocó⁴².

En 1584 se establecieron casas de fundación en Antioquia y Zaragoza, y con ellas se procedió a regular los asuntos de propiedad y explotación de minas de veta y de aluvión. El gobernador Gaspar de Rodas expidió para tal efecto una serie de ordenanzas que facilitaban las actividades de explotación minera y de comercio.

Al respecto, José Luis Romero afirma: "El crecimiento de las ciudades mineras siguió el curso de las explotaciones porque, generalmente, el sitio elegido no tenía otra ventaja que la proximidad de las minas. Pero mientras prosperaron, se fue creando un centro de atracción que dejó como recuerdo duradero la estructura física de una ciudad grande y rica y un sistema de intereses que se resistió a desaparecer"⁴³.

En este punto se hace necesario establecer una distinción entre los centros mineros antioqueños y los demás de Latinoamérica. La diferencia radical consiste en la forma de explotación: en la mayor parte de minas de Suramérica la riqueza se concentra en las vetas; en cambio, el oro de Antioquia es de aluvión, corre entre las arenas de los ríos. Esto fue determinante para los procesos de poblamiento.

En las ciudades mineras antioqueñas no perduraban los blancos, pues no hallaban atractivo para radicarse en ellas; las dificultades de acceso a estos centros urbanos no les permitió disfrutar de las comodidades que en los valles y las llanuras colmaban los comerciantes; el costo de los bienes de consumo básico (alimentos en especial) se encarecía notablemente; el clima, malsano y húmedo, propiciador de enfermedades tropicales, los agobiaba; el lugar de trabajo se desplazaba siguiendo las alternativas de la explotación y abandonando sus anteriores emplazamientos, contruidos generalmente con materiales vegetales poco duraderos; la servidumbre fue limitada

⁴² AHN, documentos varios, Fondo Colonia, historia civil, T. 9.10.11.22.

⁴³ Romero, José Luis, op. cit.

tanto por el costo de su manutención, como por la reducida población indígena de la zona. A todo ello se agregaba, finalmente, los ciclos para la extracción del oro de aluvión, lo cual los obligaba a cambiar de actividad en determinados meses del año.

El caso de la ciudad de Antioquia fue más parecido al de las demás ciudades latinoamericanas. Situada cerca de las minas de veta de Buriticá, en una zona de clima sano y valles fértiles, gracias a las cuales se abastecía de víveres, en ella se radicó un grupo de españoles que establecieron una red de comercio con el norte y el occidente de la provincia, combinando el transporte terrestre y la navegación fluvial.

Para Ann Twinam:

Las décadas entre 1540 y 1670 forman un período coherente en la historia de Antioquia: La etapa de la minería de la Conquista. En aquellos años los españoles concentraron sus esfuerzos en la mina de veta de Buriticá y en los aluviones de las tierras bajas de los ríos Cauca y Nechí. Complementaron pródigamente sus grupos de trabajadores indígenas con cuadrillas de esclavos traídos de la costa y acumularon una riqueza que hizo de Antioquia una leyenda a través de las Indias Occidentales⁴⁴.

Este esquema de poblamiento de ciudades mineras es considerado como acción hegemónica en cuanto hispanización de un territorio, pero no en cuanto a la influencia de los núcleos urbanos como tales, pues las fundaciones en el territorio antioqueño no lograron concretar expresiones formales más allá de la estructura fundamental requerida para ameritar su condición jurídica.

La codicia del conquistador no dio paso a un proyecto de poblamiento; se aproximó sólo a tierras mineras, alejadas de una realidad, de una idea lógica, donde se requirió la imposición de lo fáctico con el fin de generar un cambio en las condiciones imperantes para que las zonas agrícolas y ganaderas surtieran las zonas mineras y se posibilitara de esta manera un comercio activo y permanente; por el contrario, se estructuró una economía con desequilibrios entre los sectores agropecuario y minero, estrechamente ligada a la tenencia de la tierra y, por tanto, al proceso de movilidad y concentración de poder de la sociedad colonial⁴⁵.

En 1573 se conocieron las Ordenanzas de Población, fruto de la voluntad de Felipe II por sistematizar en lo posible las políticas de la corona y establecer orden en su vasto territorio. Esta Recopilación de las Leyes de Indias sólo fue promulgada en 1580. Para ese entonces en el territorio entre los ríos Cauca y Magdalena sólo se habían fundado la ciudad de Antioquia, San Juan de Rodas (1570), Valdivia (1574) la ciudad de Cáceres (1576) y la ciudad de Zaragoza de las Palmas (1580), coincidiendo el mismo año con la salida de los españoles hacia tierras aptas para la organización de hatos (ver ilustración 5).

⁴⁴ Twinam, Ann. *op. cit.*

⁴⁵ López Toro, Álvaro., *Migración y cambio social en Antioquia durante el siglo XIX*, 3a ed., Bogotá, Hombre Nuevo, 1979.

A diferencia de los centros mineros antioqueños, huérfanos de una clara concatenación de funciones y categorías políticas, las demás ciudades mineras de la colonización española en América mostraron un comportamiento funcional doble, como centros de servicios y de producción.

El poblamiento en Antioquia ni siquiera respondió al esquema predominante en el mundo andino, donde se establecieron redes de asentamientos urbanos con funciones complementarias de producción y abasto. La presencia de esclavos negros para la explotación minera, y las actividades de los mercaderes (atraídos también por el oro), igualmente trataban de suplir las carencias propias de la *red inconexa de ciudades*, característica de Antioquia. Tal configuración del territorio, propiciada por las gestas conquistadoras, estableció una dinámica ajena incluso a lo que sucedía en los territorios del sur de la Nueva Granada, Pasto, o de la hoy planicie cundiboyacense. En Antioquia faltó una valoración política de los recursos encontrados y se ignoraron las herramientas dispuestas por las ordenanzas para unas estrategias de población que potenciaran un territorio con una red coherente de núcleos urbanos, fruto de una adecuada explotación económica y cultural del medio, dentro de las aspiraciones políticas de la corona.

Diferentes estudios sobre los procesos de urbanización en América han demostrado que los territorios conquistados y colonizados en función de la agricultura, y los servicios heredados de las culturas aborígenes, consiguieron una más rápida implementación urbana y con ella una prospera hegemonía que permitió la articulación de redes urbanas.

Por una cadena de poblados se entiende la relación de dependencia mutua entre diversos centros urbanos. Para su desarrollo se requiere que los bienes de producción no se concentren en un solo punto. A este respecto resulta interesante analizar la experiencia de la ciudad de Cáceres, políticamente sufragánea de Santa Fe de Antioquia. Sus actividades principales se orientaron al servicio de la minería, pues sus fuentes de explotación se encontraban dispersas en la región inmediata, sobre los ríos. El oro se transportaba por navegación fluvial hasta Cartagena.

Respecto a la población, la mayoría de los indígenas de la zona fue congregada en encomiendas; otros huyeron hacia los montes vecinos y algunos se mudaron de un asiento a otro, siguiendo los descubrimientos de las nuevas minas. Los negros laboraban como esclavos en las minas. Los blancos estaban más vinculados con Mompox que con la misma ciudad donde se registraron como vecinos. En cuanto a la fe, la doctrina pertenecía asimismo a la jurisdicción de Santa Fe de Antioquia y contaba con un cura doctrinero que atendía más a sus minas que a las necesidades espirituales de sus fieles. En relación con el comercio, Cáceres recibía del valle de Aburrá los ganados, en ocasiones procedentes de Buga (al occidente del país), y desde Mompox, a través del río, se abastecía de víveres y mercancías de primera necesidad, padeciendo hambrunas en algunas épocas del año.

También se encuentra bien documentado el caso de San Francisco de Guamocó⁴⁶. Los escritos se refieren a la visita realizada a esta ciudad por Francisco Herrera Campuzano, oidor de la Real Audiencia en 1614, con el propósito de organizar las doctrinas de la provincia de Antioquia. De los varios interrogatorios practicados se puede concluir que el territorio no era muy apropiado para la subsistencia de los blancos. Los indígenas habitaban a una distancia de entre una y seis leguas del pueblo de blancos. Los encomenderos no residían en la misma Guamocó, sino en Zaragoza. El real de San Agustín se encontraba a seis días de camino de cabalgadura, recorrido sobre el cual no crecían pastos, pues era tierra áspera y quebrada. La doctrina dependía de la jurisdicción de Zaragoza, y a ella prestaba sus servicios un vicario, el cual poco asistía a los feligreses. En este marco de realidades, la actividad minera no permitió un adecuado intercambio de bienes e incluso llevó a la población a soportar hambrunas, parecidas a las de Cáceres.

El caso de Remedios, trasladada en cinco ocasiones, conforme a los sucesivos descubrimientos de minas, revela la trashumancia generada por la explotación aurífera de aluviones, un factor desestabilizador ajeno en todo sentido a una política de poblamiento y a una adecuada red de intercambio. En este ámbito de *riqueza* la Iglesia instituyó parroquias que, como se observa en el anexo 2, no configuraron vínculos de cohesión respecto a los centros urbanos ni a los resguardos; el clero secular se ocupó muy poco de las parroquias.

En este territorio no se respetó el principio de las redes urbanas complementarias, pues no hubo diversidad de funciones y el comercio no surgió de la misma región. El objetivo de las políticas españolas no se logró por las rivalidades, los caprichos y la ambición de los conquistadores en su persecución del legendario *Dorado de Dabeiba*. Ello creó un vacío político y de liderazgo, que no permitió conformar una estructura de mayor permanencia y estabilidad.

Es importante insistir, para el caso de la provincia de Antioquia, en la experiencia antillana, por las condiciones que presentaron las culturas aborígenes (orden tribal, bajas densidades de población) y por la forma como el español asumió la conquista, teniendo en cuenta que los centros urbanos allí asentados no se desarrollaron a cabalidad, pues más parecían campamentos o centros mineros atípicos.

Resulta igualmente válido considerar la organización política y social, con una estructura económica propia, desarrollada por el indígena sobre la base del reparto de funciones, para la explotación de los medios productivos. El conquistador actuó en contra de estos avances imprescindibles de civilización: destruyó poblados, abandonó

⁴⁶ AHN Fondo Colonia, Visitas a Antioquia, Visitas del oidor Francisco Herrera Campuzano a San Francisco la Antigua de Guamocó. T. III, F. 198 a 473, 1614. La Secretaría de Educación del departamento de Antioquia, a través de la dependencia de Extensión Cultural en la actualidad realiza la transcripción del documento de la visita del oidor Herrera Campuzano a Antioquia. Gracias a sus funcionarios tuve acceso a este material y a la visita a Cáceres correspondiente a los siguientes documentos: AHN. T. I, F. 585 a 714, T. II, F. 1 a 356, T. III, F. 438 a 602, F. 898 a 1024; 1614.

caminos, fraccionó clanes, eliminó la población; en resumen, entorpeció y dilató un adecuado funcionamiento de territorio.

Pedro Vives estudia la precariedad urbana de la colonización de las Antillas, en su primera fase, desde tres aspectos: una corta duración de la explotación minera, la despoblación indígena y la explotación agraria incipiente controlada por pocas manos. Esta situación puede asemejarse con la vivida en Antioquia durante los primeros intentos de conformar territorio, tomando en cuenta un factor más de dificultad para esta región americana, su abrupta geografía.

Los frecuentes traslados de las fundaciones del territorio antioqueño merecen un análisis (ver cuadro en la ilustración N.10). Indudablemente, la inestabilidad de los centros de población impedía tender una red de funciones complementarias entre ellos.

El primer emplazamiento de la ciudad de Santa Fe de Antioquia enfrentó dos circunstancias determinantes que obligaron a su traslado: primero las rivalidades entre las huestes conquistadoras; segundo, las tierras de difícil acceso. Desde el punto de vista de sus pobladores, era necesario mudarse adonde "tuviera mejor asiento y otras particularidades que son menester para una ciudad y los vecinos y pobladores"⁴⁷. El traslado acercó a los vecinos hacia el río Cauca con mejores posibilidades de accesibilidad y tierras para cultivo. La ciudad de Cáceres fue mudada en dos ocasiones, pues pasado el tiempo de lluvias y verano fue preciso reevaluar el lugar de asiento, para mejorarlo. Remedios, con cinco traslados, evidencia el comportamiento de transhumancia de los centros de población, rodeados de riqueza minera de aluvión. El traslado de San Juan de Rodas obedeció en su primera vez a órdenes de su fundador, consignadas en el acta; en la segunda al asedio por parte de los aborígenes a los pobladores blancos. En el traslado de Zaragoza se buscaron las proximidades al río Nechí.

El traslado de un centro urbano implicaba un nuevo reparto de tierras y solares. Esto limitaba hasta cierto punto la realización de otros traslados, cuando ya se encontraba más consolidada la población; por otra parte, la construcción de la mayor parte de los centros se había iniciado con materiales vegetales, ya que otros más perdurables no sólo se encontraban en determinadas zonas.

En estas condiciones, el hecho mismo del traslado se puede sopesar como herramienta que el conquistador retomó para responder a la praxis fundacional. En el caso de Antioquia parece que los conquistadores no hubieran tenido en cuenta las recomendaciones hechas a Obando, de considerar los lugares y sitios ya poblados como

⁴⁷ Piedrahíta, Javier, *Documentos y estudios para la historia de Medellín*, Medellín, Concejo de Medellín, 1975.

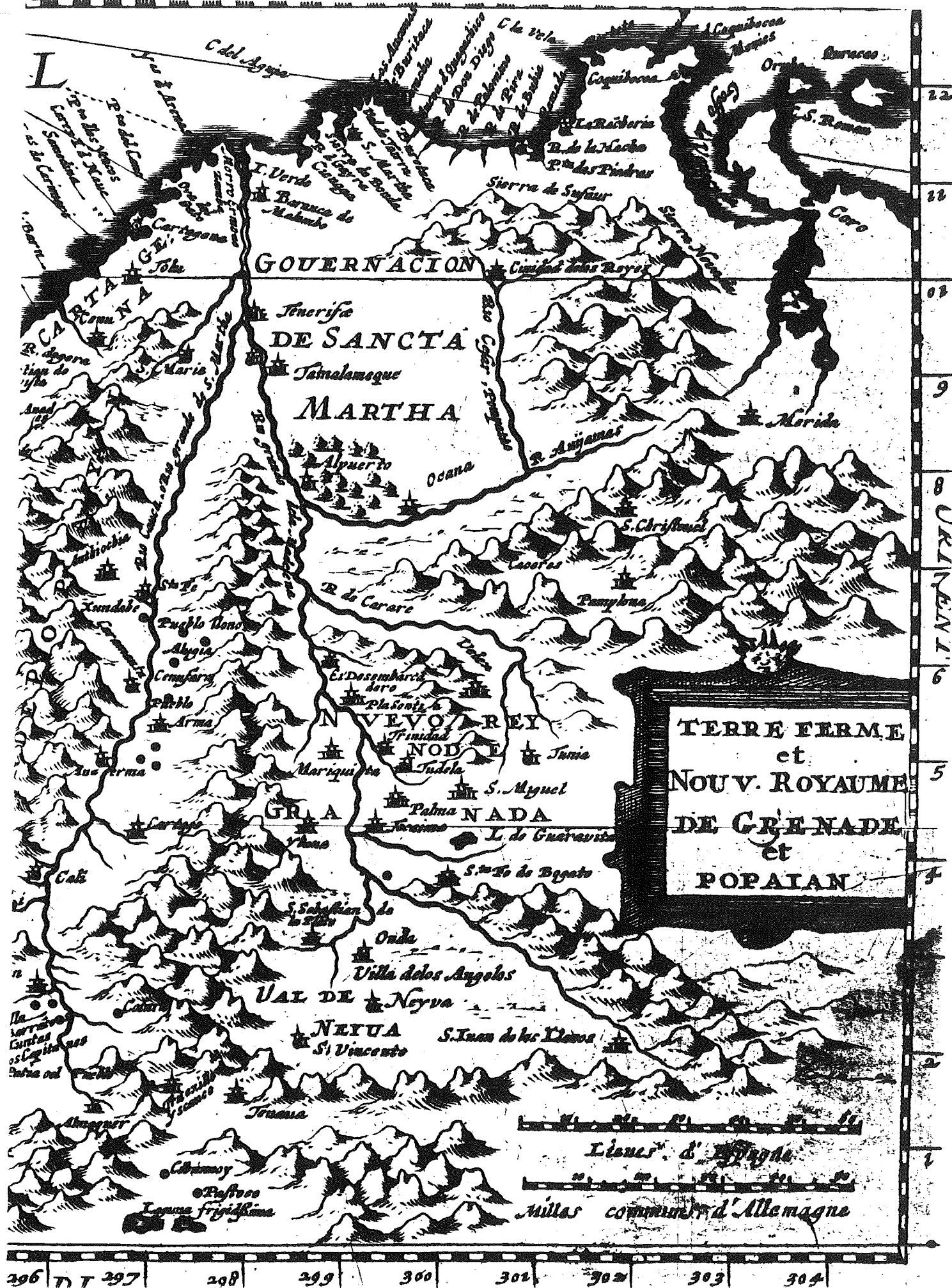
parámetros que aseguraran una permanencia; la única opción en ese momento era poblar a como diera lugar, ya fuera por las presiones políticas o por la agresión de los pobladores. La determinante de la riqueza minera con efectos de vida transhumante, aún hoy, pesa demasiado para su poblador permanente.

También dieron lugar a traslados de población en América Latina la necesidad de romper un aislamiento y el interés por aproximarse a nuevas rutas de comercio. Cuando se repoblaban núcleos urbanos abandonados, los títulos de la ciudad que desaparecía se transferían a otra en plena vigencia (como sucediera en la provincia de Antioquia en el siglo XVIII, en relación con Arma y San Nicolas de Rionegro).

En la provincia de Entre los dos Ríos fue factor de obstáculo para el desarrollo de las ciudades la falta de caminos. Cáceres, Zaragoza, Guamocó surgieron antes que existieran adecuadas rutas para intercambio de bienes, interfiriendo en la posible red de comunicaciones por establecer sobre la constelación de poblados⁴⁸.

En esta temática de los caminos, estrechamente vinculada con la red de ciudades, concluyen los estudiosos de las sociedades del territorio antioqueño prehispánicas, que la explotación del oro por parte del indígena generó extensos y múltiples caminos en esta región, lo que permite establecer dos supuestos que justifican la no utilización de estas rutas por los españoles: el primero apunta a pensar que se construyeron con materiales de poca pervivencia y se cubrieron de vegetación; el segundo es que estos caminos los siguieron custodiando los indígenas que se retiraron a los montes, factibilidad esta última sustentada en el temperamento bélico de los grupos que habitaron esas zonas.

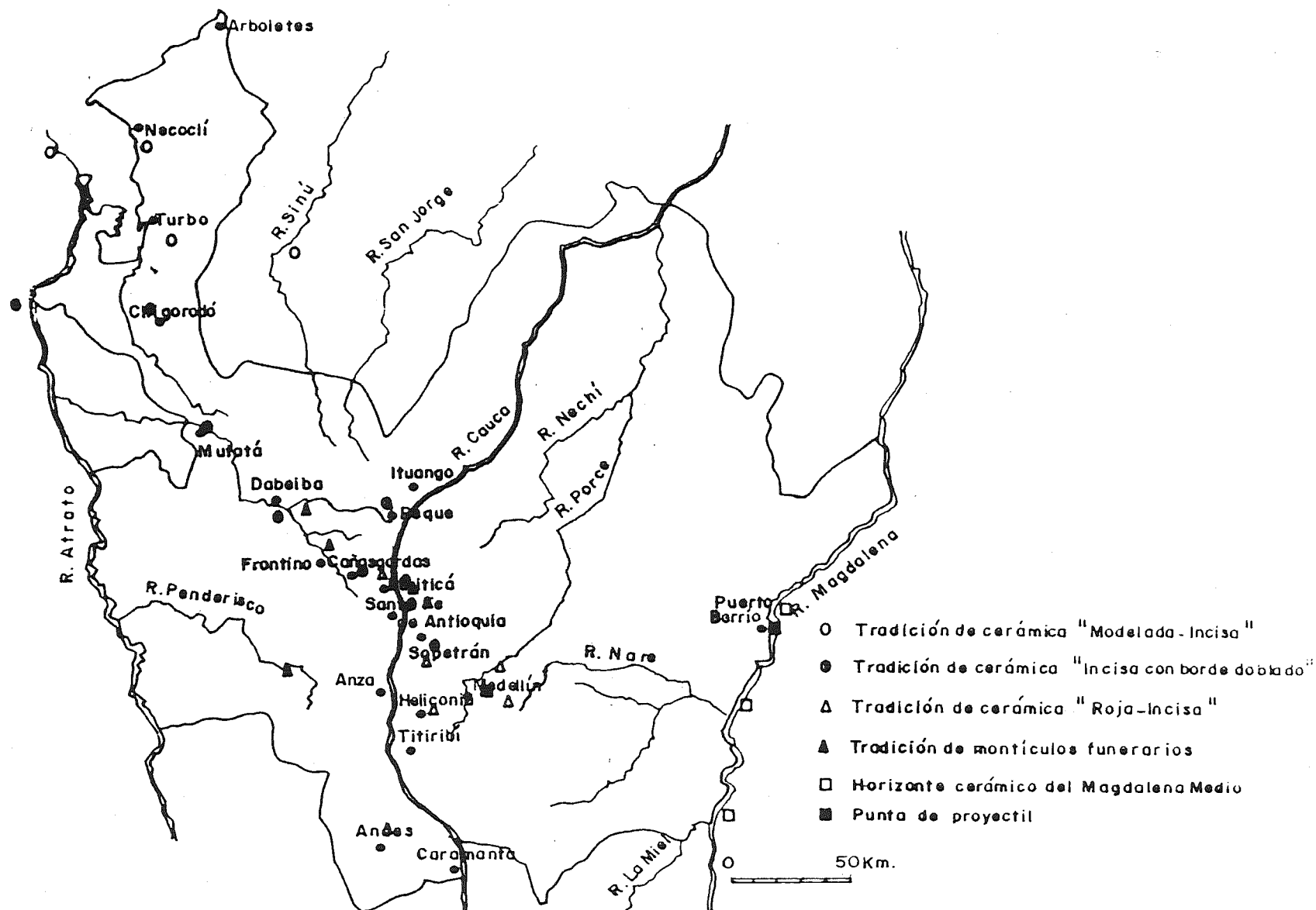
⁴⁸ Martínez, Carlos. *Apuntes sobre el urbanismo en el Nuevo Reino de Granada*. Bogotá, Banco de la República.



ANTIOQUIA

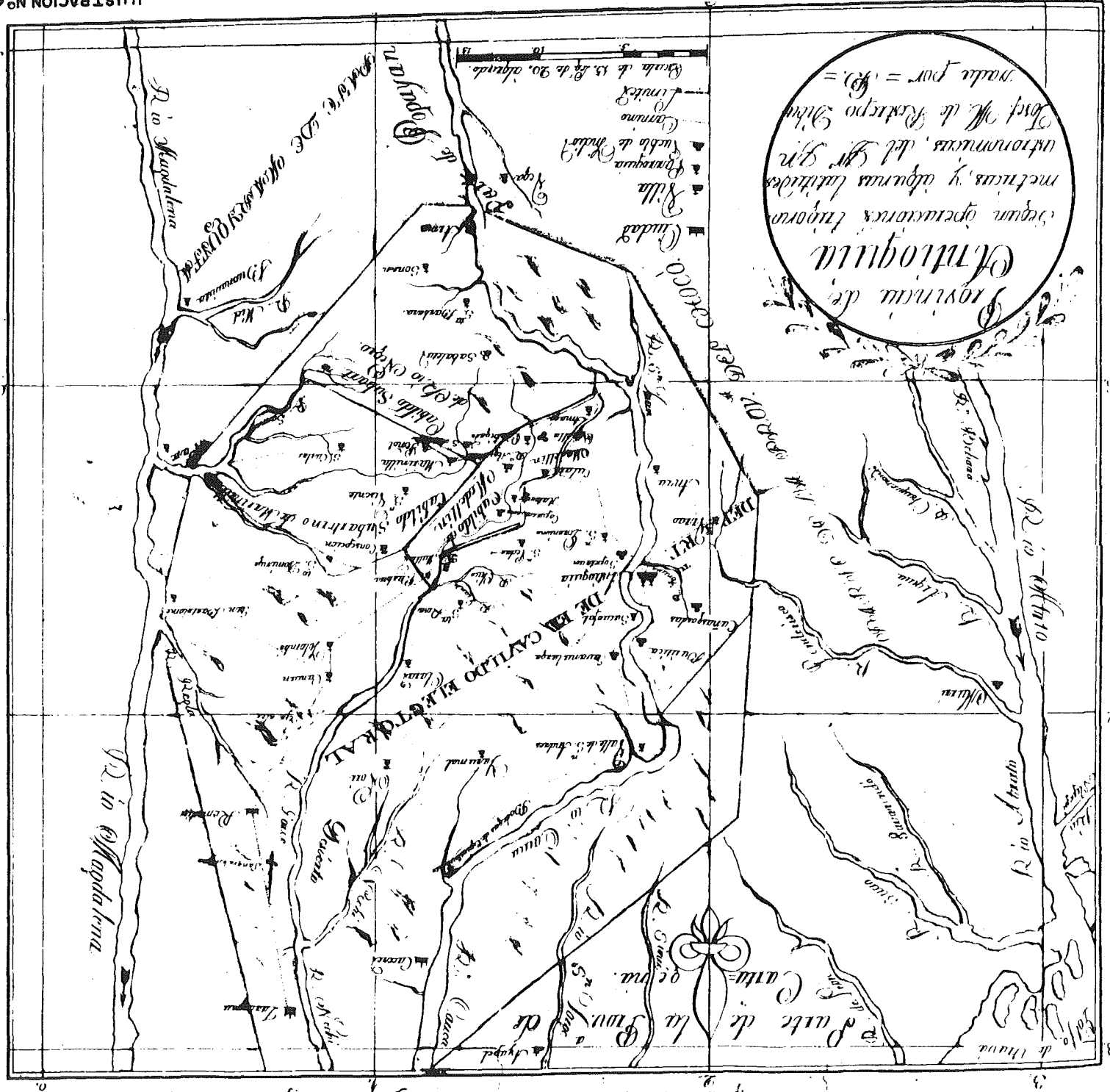
CULTURAS INDIGENAS PREHISPANICAS

Complejos arqueológicos de Antioquia, sitios de hallazgos.



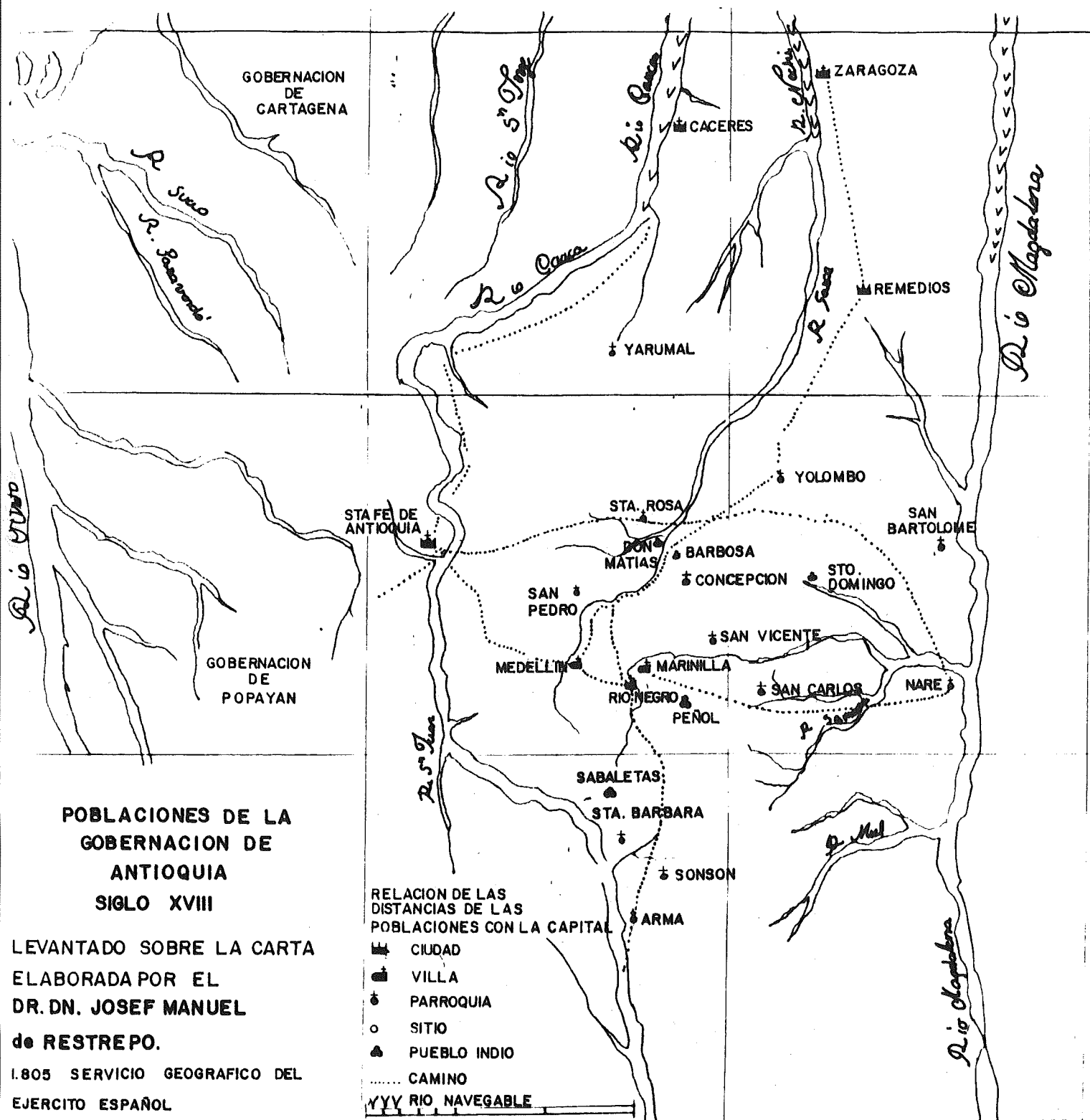


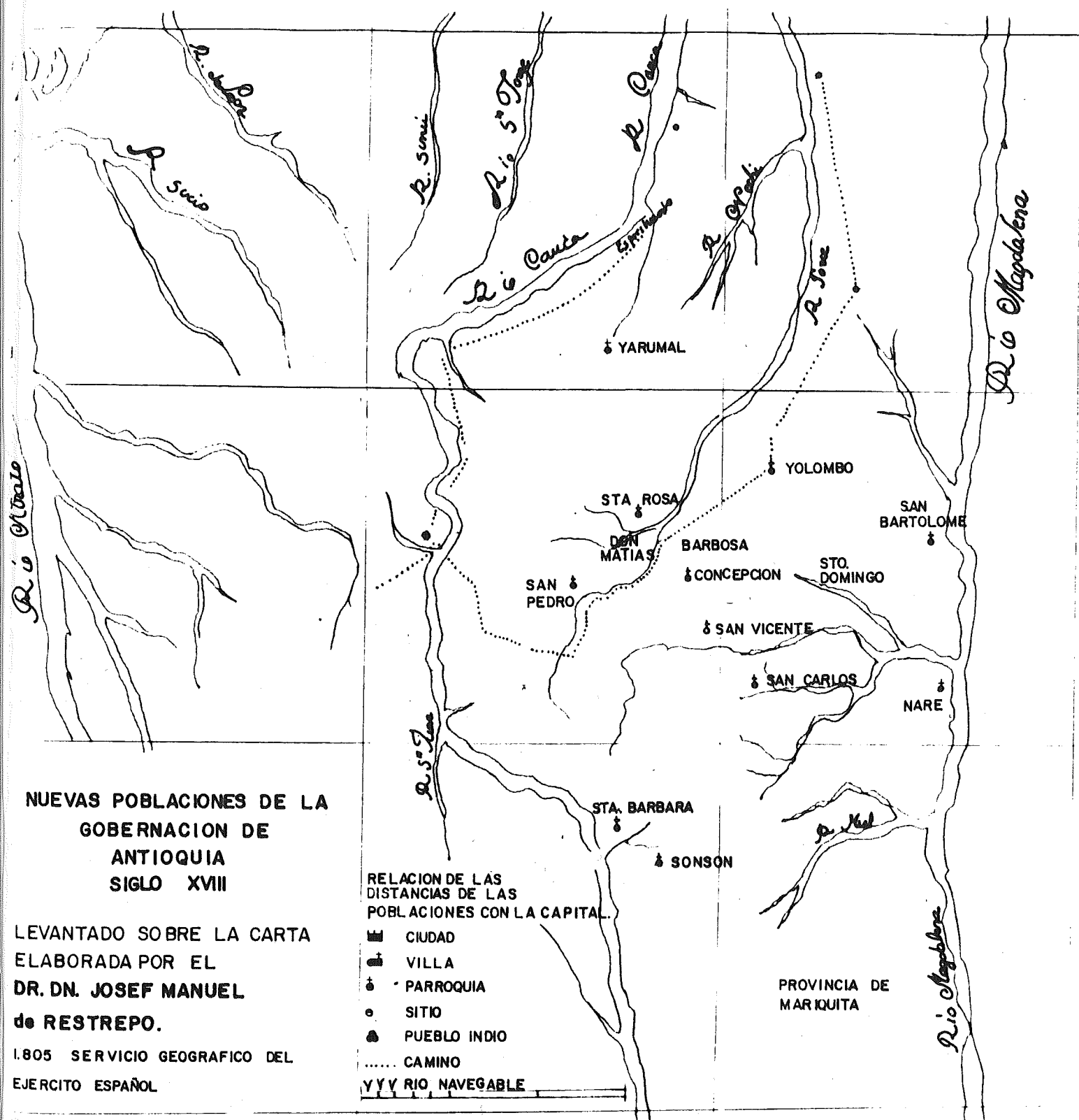
FUENTE: ESTRUCTURAS Y TIPOLOGÍAS URBANAS EN COLOMBIA DURANTE EL PERÍODO DE LA DOMINACIÓN ESPAÑOLA. J. L. SALCEDO

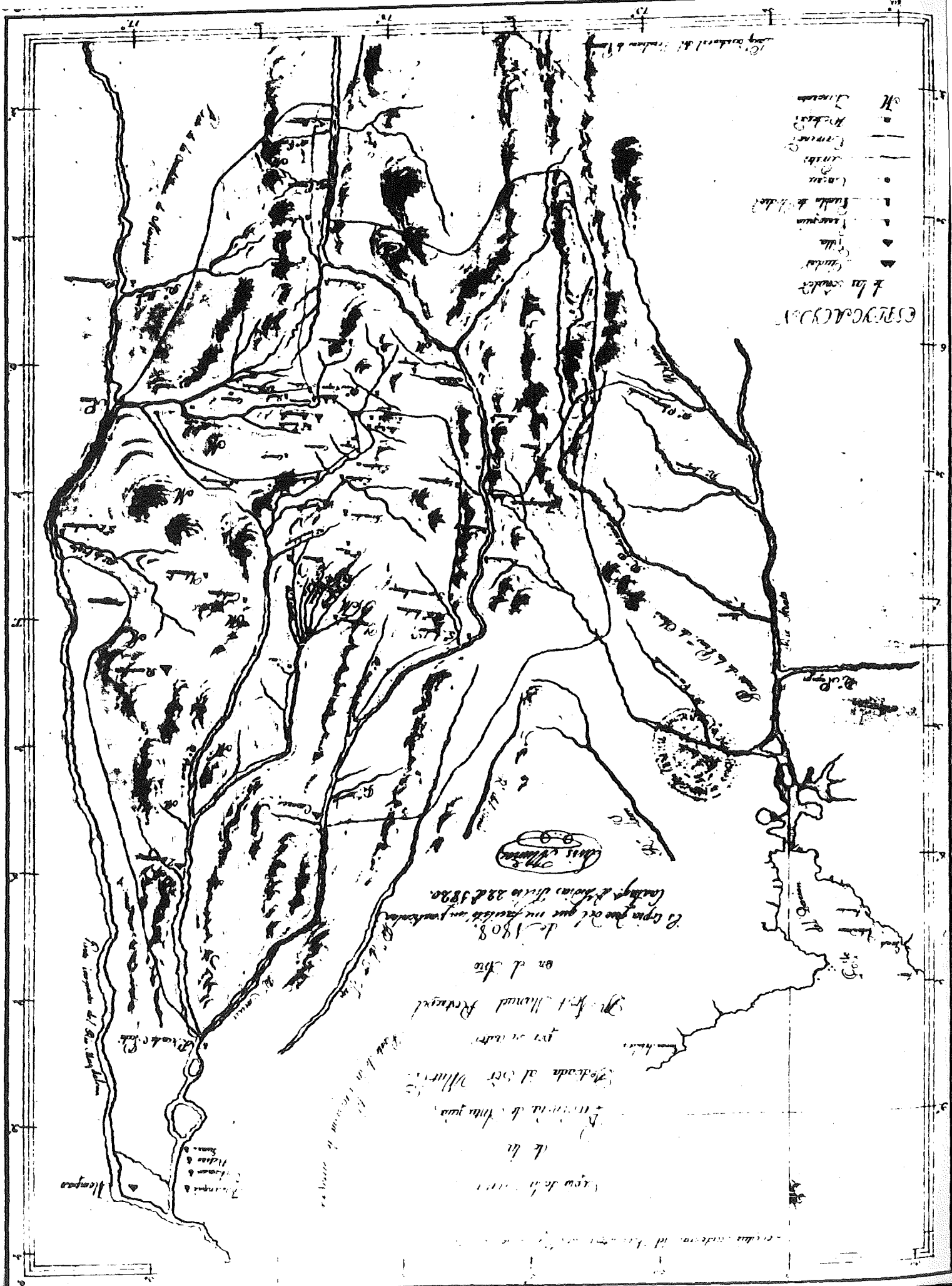


Provincia de Antioquia
Segun operaciones trigonometricas, y algunas latitudes astronómicas, del Sr. Dn. José M. de Restrepo Salazar.
Escala por = 100 =

Lejyling occidental del Observatorio de San José de Bogotá







Fundaciones de la Provincia de Antioquia Durante la Conquista

Categoría	Año de Fundación	Traslado	Gobernación	Jerarquía Religiosa y Dependencia	
Antioquia: Ciudad	1541	1542	Popayán	Curato del Obispado de Popayán	Donde tuviese mejoramiento y otras particularidades que son menester para una ciudad y los vecinos y pobladores. Según Castellanos Gaspar de Rodas por orden de Belalcázar mudo la ciudad a unas 14 leguas hacia el Cerro de Buritica y dá razón del traslado entre otras a: 1550: "Por no ser sitio bien acomodado,ansi para salud cómo defensa"... "siendo mucho más propicio y más alegre cielo, se mostraba Terreno sano, nobles influencias Aires de Salutífera templanza, Campos más espaciosos y extendidos". 1542: se halló mejor asiento"muchas tierras, ejidos y pastos y montes y leña yagua" 2. 1 Citada por Piedrahita Javier, en: Documentos y estudios para la historia de Medellín. Piedrahita Javier, Medellín Concejo Municipal, Edit. Colina, 1983, p.85. 2 En: Acta de (refundación) del 7 de septiembre de 1542, citada por: Piedrahita Javier, Ibid.
Santa Fé: Villa	1545	Se mantiene la Villa y a ella se pasa la ciudad	Popayán hasta 1584	Curato del obispado de Popayán.	
Arma: 1543: Villa 1548: Ciudad	1543 Sobre una sierra	1546 Se aleja 2 leguas y se levantó cercana al río Cauca. En 1786 pasó al valle de San Nicolás de Rionegro	Popayán; en 1756 pasó a Antioquia.	Curato del obispado de Popayán	Se quemó. Condición de habitat inadecuados. Después del incendio de comienzos del siglo XVIII, pasó al otro lado del Cauca, también a tierra caliente húmeda. Allí permaneció hasta 1786.
Cáceres: Ciudad	1576		Antioquia	Doctrina desde 1576; de la Arquidiócesis de Santa Fé de Bogotá, hasta 1744: se anexó al obispado de Cartagena y como vicepatron se deja el Gob. de Antioquia	Se mudó 2 o 3 veces tratando de mejorar el sitio.
San Francisco la Antigua de Guamocó: Ciudad	1611 1679 Se extinguió por Real Cédula		Antioquia 1721 y en 1749: las tierras se separan y se anexan a Simiti, de la Gob. de Cartagena	Curato del obispado de Cartagena	Se buscó traslado para mejorar el sitio, por inadecuado el existente. Se buscó valle para asiento cercano al río Tamar; fue uno de los varios asientos. En 1665 ya estaba acabada.
Remedios: Ciudad	1562	1562-1563 1589 1594	Provincia de Mariquita del Nuevo Reino de Granada. En 1757 se anexa a Antioquia	Arzobispado de Santa Fé 1562 Parroquia (curato).	En el valle del Corpus Cristi sufrió varios traslados, se agotaban las minas y se pasaba.
San Juan de Rodas: Ciudad Pasó a ser San Jerónimo del Monte y más tarde Ayapel.	1570 10 de Sept.	1584	Gobernación de Antioquia, Gobernación de Cartagena	Tuvo vida eclesiástica como doctrina	Gaspar de Rodas la fundó a 2 leguas del río Cauca. Ordenando en 1582 traslado a un valle. Allí fracasó y se volvió a trasladar al lugar inicial. Asediados por los aborígenes, se trasladó más al norte, en 1584 cerca del Cauca buscando un sitio más adecuado. Pasó después a Ayapel, entonces de la Gob. de Cartagena.
Zaragoza: Ciudad	1580	1581	Gobernación de Antioquia	Sufragánea del Arzobispado de Santa Fé de Bogotá. En 1828 pasó al nuevo obispado de Antioquia.	"Tierra enferma y retirada", según Oviedo. Luego pasó a orillas del Nechí.



II EL MODELO URBANO INDIANO Y LA VILLA DE MEDELLÍN

2.1. VILLA EN ABURRÁ

Como veíamos en la síntesis del capítulo anterior, la Nueva Villa del Valle de Aburrá no surge como fundación de la primera fase de la conquista. Resultaba necesario experimentar un proceso de poblamiento de carácter transitorio para que una realidad se impusiera poco a poco, superando las fuertes oposiciones que habían surgido en el seno de la nueva estructura de poder instalada en el primer núcleo urbano de la provincia. Así, el cabildo de Santafé de Antioquia mantuvo una posición con unos criterios de perpetuidad de poder y privilegios, sin una propuesta que consolidara un espacio territorial consecuente con una red de centros urbanos complementarios, conforme lo establecía la política de la corona.

Se impone la voluntad de un grupo de migrantes, quienes requerían un sitio de referencia reconocido jurídicamente para asegurar el orden y la justicia. Con esta erección se trató de consolidar un proceso ya iniciado, pues en el Valle de Aburrá ya existía mercado de reses, residencia de blancos y sembrados. La condición geográfica del valle dentro del territorio con su explotación agrícola y ganadera determinó una nueva estructura, la cual propició centros de población de mayor arraigo y continuidad, que los anteriores al surgimiento de la Nueva Villa de Aburrá (ver ilustración 11 y 12).

2.1.1. HECHOS QUE CONTRIBUYERON AL SURGIMIENTO DE LA NUEVA VILLA

Este aparte responde a la transición de la primera y la segunda fases de poblamiento en Antioquia. Como se comentó en la introducción, tanto la complejidad de los hechos acaecidos y su momento histórico como las enfrentadas interpretaciones de las últimas décadas, obligan a que esta investigación evidencie una clara posición respecto a la erección en Villa de Medellín del sitio de Aná, ya que se toma determinante para la aplicación del modelo urbano indiano. Esos hechos fueron los siguientes:

- ♦ La solicitud que el gobernador de la provincia de Antioquia, Gaspar de Rodas, dirige en 1574 al cabildo de Santa Fe de Antioquia, "merced de 4 leguas de tierra para fundar hatos de ganado, y estancias de comidas".

La razón para su solicitud es que en éste valle se encuentran los indios de su encomienda. La merced la poseyó Rodas hasta 1607 y pasó a sus herederos, María y Alonso de Rodas Carvajal; en 1610 se hizo ejecución de pago de las tierras y ganados de Aburrá que posee Alonso de Rodas Carvajal.

- ♦ El gobernador de Popayán dio a Juan Daza una estancia arriba de la que se proveyó al dicho Gaspar de Rodas; los indios presentaron contradicción por esta concesión. Con fecha de 1580 se concede merced, titulada en Popayán y refrendada en Zaragoza el 13 de febrero de 1603 por el teniente gobernador Bartolomé de Alarcón.
- ♦ En 1592 el gobernador Gaspar de Rodas concede a Bartolomé de Alarcón una estancia en tierras de pan y ganado en el valle de Aburrá. El mismo Rodas libra título en 1594 a Antonio Machado y Gonzalo Bolívar, y en el año de 1596 concede también título de propiedad a los indios¹.
- ♦ El capitán Fernando de Caicedo adquirió en pública subasta las tierras de Aburrá pertenecientes a Alonso de Rodas, las cuales han de pasar al capitán Francisco Beltrán².
- ♦ Se dio cumplimiento a la ley primera, título 31, del libro segundo de la recopilación de las Leyes de Indias, la cual ordenaba a las audiencias enviar a un oidor a visitar las tierras de los distritos. Esta visita incluía ciudades y pueblos, para informarse del número de habitantes, las calidades de las tierras pobladas y de las condiciones de vida existentes. En busca de posibilidades de sustento para las iglesias y los monasterios, se requería imponer a los indios tasas y tributos con miras a establecer los bienes de la comunidad.

2.1.1.1. LAS TIERRAS DEL RESGUARDO DE 1615-1675

La Real Audiencia del Nuevo Reino procedió a enviar como visitador general de la provincia de Antioquia al oidor del consejo del rey nuestro señor, el licenciado don Francisco de Herrera Campuzano. Creó Herrera Campuzano cuatro resguardos en esta provincia, tres de ellos en las proximidades de Santa Fe de Antioquia, los cuales subsisten durante toda la Colonia y el cuarto en el valle de Aburrá; el caso del último puede determinarse como de consolidación, ya que aparecen indicios de un grupo de pobladores indígenas en San Lorenzo, como consta en el acta de la promulgación del resguardo³.

¹ Citado por: Piedrahíta Echeverría, Javier., *Documentos y estudios para la historia de Medellín*.

² AHA. *Tierras*, Vol. 183, Doc. 4614.

³ ANC. *Tierras de Antioquia*, estante 2, leg. 171, exp. 5, f. 9811006. AHA, *Visitas*, Vol. 75, doc. 2091, f. 80 ss.

El 2 de marzo de 1615 Herrera Campuzano ordenó que se hiciera una población sobre el valle de Aburrá, jurisdicción de la ciudad de Santa Fe de Antioquia, donde se reduciría a los indios aburraes, y amecies, peques y vejicos, *siendo 80 los indios útiles y estableciendo términos a su jurisdicción*. Es preciso anotar que el visitador aclara en el auto de resguardo que se mandó hacer y se hizo una población, que se ocuparían tierras que tenían títulos de posesión -los cuales quedaron invalidados- y que no se permitirían pobladores diferentes de los mismos indios, procediendo a destruir las construcciones, si fuera del caso.

La selección del lugar se hizo, en términos del mismo visitador:

♦ Por ser el sitio y tierras de aquel valle sano de buen temple y de mucha fertilidad y comidas para los dichos indios, como por la importancia que se sigue de que se sustentasen con una población de indios el mismo valle y hatos de ganado que hay en él y personas van y vienen, llevan ganados vacunos y porcinos de la gobernación de Popayán y para su sustento y proveimiento de las ciudades de Remedios, Zaragoza, Guamocó que las dos de ella son de la gobernación de Antioquia y todas de la grosedad y riqueza de oro que se saca que es notorio y que se sustentan del ganado del valle de Aburrá y de los que por él se traen de las ciudades de Buga, Cali, Popayán, Arma y otras de aquella gobernación de Popayán⁴.

Habitado el pueblo por escasos indígenas, y presionado por blancos con intereses de apropiación de estas tierras del resguardo, debió enfrentar su defensor (asignado por el gobierno central en cumplimiento de lo ordenado por la ley), durante varios años, los pleitos y quejas que reclamaban derechos sobre esta propiedad comunal; sin embargo poco a poco las tierras del resguardo pierden sus restricciones, como lo demuestran los siguientes documentos:

- ♦ El 2 de marzo de 1639 se daba posesión de dos estancias de ganado mayor en el resguardo al capitán Fernando de Toro Zapata por parte del gobernador Juan Vélez de Guevara. La solicitud exponía que a los indios del poblado de San Lorenzo les sobraban tales estancias, ya que contaban con suficientes tierras; además, por cuanto su número se reducía.
- ♦ El maestro de campo Antonio Zapata presentó petición de tierras ante don Manuel de Venabides y Ayala, gobernador y capitán general; solicitó un terreno "que está vacío y desocupado en el Valle Aburrá que es los resguardos que se señalaron a los indios naturales de dicho poblado (...) los indios todos se han acabado".
- ♦ En 1657, a don Manuel Benavides y Ayala se le hizo merced de tierras en suelos pantanosos y que se llevaba el río Aburrá; según el avalúo de ellas, valían 200 pesos de oro fino.
- ♦ Antonio de Atehortúa, contador, fue favorecido por una merced de don Luis Francisco Berrío, el gobernador, y ocupó algunas tierras del resguardo con casa y familia y hatos de ganado. Fueron concedidas por no ser necesarias a los indios.

⁴ Piedrahíta Echeverri, Javier, *Del poblado de San Lorenzo a la parroquia del poblado, 1876-1976*. Departamento de Antioquia, Secretaría de Educación y Cultura. Medellín, 1976

Testigo del abandono de las tierras del resguardo fue el maestro Juan Gómez de Ureña, responsable de la doctrina del pueblo de San Lorenzo de Aburrá, quien respaldó la solicitud de la merced de Toro Zapata afirmando que sólo quedaban en el resguardo dos indios.

Asimismo, quedó constancia en una defensa por acusación del señor protector y defensor general de los indios, "serseno haciendo referencia al resguardo desde la quebrada primero que así que pasa el poblado asía el aguacatal, y de este lindero para arriba se le hizo merced al capitán Fernando de Toro Zapata". Se absolvió al acusado porque su casa no estaba comprendida en el resguardo (proveída en el valle de Aburrá, sitio de Aná, jurisdicción de Antioquia, a 17 de marzo de 1671).

En el mismo documento se presentaron quejas de los indios acerca del aprisionamiento en que los tenían los señores encomenderos y otros vecinos, pues no podían hacer sus rozas; agregaban a aquéllas la solicitud de una real provisión de amparo de sus tierras, ya que habían perdido los títulos del resguardo ⁵.

También se presentaron quejas por parte de los poseedores de las tierras, como fue el caso de doña María Ordas de Figueroa, viuda del capitán Fernando de Toro Zapata, la sentencia se amparó así en las posesiones tanto de los indígenas como de la viuda, señaladas las de los aborígenes en los años próximas a 1669 sobre dos leguas de tierras para tres indios (informado por el gobierno de la provincia).

En el mismo año de 1669, a Juan Guerra Peláez se le hizo merced de terreno en la otra parte de la quebrada del poblado, en una sabana. En la solicitud declaraba el cacique del poblado que "las dichas tierras de caballería que son de las que toma la posesión caben bien en donde se les ha hecho la merced, y que no les es de ningún perjuicio ni a él ni al resto de los naturales" (ver cita 3 folio 135).

El capitán Fernando de Caicedo adquirió en pública subasta las tierras de Aburrá pertenecientes a Alonso de Rodas, las cuales habían de pasar al capitán Francisco Beltrán (incluyen las tierras del asiento de Aná) ⁶.

Estos documentos no sólo establecen la invasión de las tierras del resguardo que invalidaron el título de tierras comunales, sino que también evidencian la posesión de títulos de la superficie que ocupaba el sitio de Aná.

⁵ ANC, *op. cit.*, f. 135 y otros.

⁶ AHA *Tierras* Vol. 183, doc. 4614.

2.1.1.2. OTROS ASPECTOS QUE INCIDIERON EN LA ERECCIÓN EN VILLA

- ♦ El obispo de Popayán promulgó en 1636 la unión de los curatos doctrineros de Aburrá y Guarne, pero muy pronto, en 1659 se ordenó separarlos debido al incremento de la población sobre el valle de Aburrá.
- ♦ Se nombró un alcalde del Valle de Aburrá, que también cubría los valles inmediatos a este, Rionegro, Guarne y Ovejas. En calidad de pedáneo, este alcalde dependía del cabildo de la ciudad capital de provincia⁷.
- ♦ Se presentó oposición para que en el "sitio" de Aná erigieran una villa.

Los pobladores de la ciudad de Antioquia percibieron el cambio que propiciaría un nuevo orden territorial y las desventajas que esto traería para la capital. Esta posición muy pronto (1653) los llevó a tomar medidas que impidieran el desarrollo de las fuerzas que impulsaban una mayor cohesión entre los núcleos urbanos, la geografía y la generación de bienes y servicios.

- ♦ En 1666 Luis Francisco Berrío y Guzmán, gobernador de la provincia, consciente de la situación que vivía el territorio, solicitó licencia para poblar la provincia de Antioquia. La licencia le fue otorgada, y más tarde le conceden conquista y pacificación de los mismos territorios, que se extendían ya hasta el Chocó. Para efectos de la financiación de esta tardía pacificación (relacionándola con los inicios de la conquista), Berrío de Guzmán propuso vender los oficios de república y recolectar los donativos de los habitantes del valle de Aburrá⁸.

Descontentos los cabildantes de la ciudad de Antioquia con el transcurrir de estos hechos, manifestaron a la Real Audiencia y al Consejo de Indias su posición de rechazo a la nueva erección de villa; sin embargo, el planteamiento de Berrío Guzmán adquirió suficiente peso, ya que se aprobó el auto emanado de la Real Audiencia, ordenando llevar a cabo en Aburrá los pregones de oficios de república.

2.1.1.3. OPOSICIÓN PORQUE EN EL SITIO DE ANÁ SURGÍA UNA VILLA

Ante la eventualidad de erigirse una villa en Aburrá, ¿qué perdía la ciudad de Antioquia?

- ♦ Mermaba una proporción considerable de sus dehesas y sabanas, que se traducía en perder los abastos de carne.
- ♦ Algunos de sus pobladores abandonarían la ciudad para habitar la villa, con lo cual *vendrá a perder el lucimiento que ha tenido esta ciudad y se despoblará de fuerza.*
- ♦ El comercio se intensificaría sobre el valle de Aburrá por su proximidad a *la ruta de los mercaderes.*

⁷ AHA, *Reales Provisiones*. Vol. 4. doc. 486, En citas de El carnero de Medellín. José Antonio Benítez, Secretaría de Educación y Cultura, 1988 (Ediciones Autores Antioqueños, No. 40).

⁸ *Ibid.*

- ♦ La condición de competencia, sobre una corta jurisdicción (un poco más de un día de camino) de una ciudad capital de provincia y una villa, daría preeminencia a la nueva villa por su localización, próxima a las minas de Los Osos y Santo Domingo, lo cual dificultaría recoger los impuestos⁹.

La contrapropuesta de fundar la nueva villa debía orientarse a superar dificultades reconocibles, parcialmente, por quienes presentaban las denuncias desde la ciudad de Antioquia. La sugerencia consistió en poblar y erigir villa sobre el valle de Urrao, al occidente de la provincia, en las vecindades del Chocó, zona donde se habían replegado las comunidades que no se sometieron con facilidad al español, dadas las dificultades de acceso y de clima. Esta consideración se habría alejado nuevamente del planteamiento fáctico exigido por la misma vocación del territorio, y negado por el conquistador.

En 1670 el entonces gobernador de la provincia de Antioquia mandó hacer efectiva la erección en villa. Nuevamente los representantes del cabildo de la capital, solicitaron a los delegados de la corona aprobar lo contrario. Se desconoce tal solicitud y a principios de 1671 se llevó a cabo una primera erección. Se ofrecieron los oficios de república, se organizó cabildo y se levantó el rollo en la plaza.

Las mencionadas demandas no tardaron en surtir efecto y es así como a mediados del mismo año la Real Audiencia ordenó suspender los efectos correspondientes a la creación de villa. Esta situación no tardó en regularizarse, ya que las pruebas que acompañaron las solicitudes de los pobladores de Aburrá evidenciaron la necesidad de legalizar y ordenar la población en la provincia de Antioquia, adquiriendo éstas mayor peso para quienes desde lejanas tierras trataban de dar coherencia al poblamiento en América. Es así como en 1674 se emitió Cédula Real para erigir villa en el sitio de Aná, en 1675 se le da reconocimiento de ente legal, administrador de la política y la justicia (cabildo) y, en un proceso que se dilata un par de años más, adquiere forma de pueblo (según consta en las actas capitulares del cabildo de la ciudad de Antioquia y real provisión de 1668 y 1670).

Poblar y trazar ciudades fueron acciones conjuntas. Si el núcleo urbano representaba un dominio territorial que superaba la propia dimensión urbana, la traza estaba estrechamente vinculada al proceso de conformación territorial.

2.2 EL MODELO URBANO INDIANO

Además de clasificaciones y "periodizaciones", la ciencia urbana ha establecido diferentes "modelos" de desarrollo de la estructura urbana a través de la historia de los centros urbanos. En el caso del "modelo de la

⁹ *Crónica Municipal*. edición especial, Medellín, 1967.

ciudad hispanoamericana", para su comprensión como tal es preciso tener en cuenta que no hubo una determinación previa al inicio de las fundaciones españolas en América. Gracias a estudios con tendencias y orientaciones diversas se ha podido verificar su capacidad de proyección de síntesis, de conjugar y acumular la esencia de diversos esquemas urbanos, experimentados por otras culturas en diferentes momentos históricos: desde las formas urbanas adoptadas por la cultura griega, hasta los desarrollos contemporáneos al descubrimiento y la colonización, las cuales coinciden con un movimiento de inquietud intelectual y planteamiento de utopías sobre los componentes de la ciudad y sus relaciones.

Entre las aspiraciones de orden para el nuevo continente se logró por parte de la corona, concertar esfuerzos y voluntades que recogen las experiencias iniciales para generar una mayor precisión del modelo, en el campo formal de la estructura urbana y la manera de realizar el poblamiento. Esta coyuntura fue propiciada por Felipe II gracias a sus Ordenanzas de Población de 1573, que en palabras del urbanista Fernando Teherán "constituyen un impresionante código político urbanístico". Con la experiencia se obtenía así un modelo útil en el plano operacional¹⁰.

2.1.1. ANTECEDENTES DE LA CUADRÍCULA EN LA HISTORIA DEL URBANISMO INDIANO

La aplicación de la retícula urbana se asocia con procesos de colonización y en general con la formación de nuevos centros urbanos, núcleos de carácter militar, proyectos de ensanches

Como es sabido, durante la expansión territorial de la época helenística se levantaron nuevos centros de población. La ciudad griega recibió los aportes del "primer urbanista con criterio científico riguroso que ha conocido el mundo": Hippodamos de Mileto, a quien Aristóteles atribuyó el mérito de habernos dejado la teoría y de haber puesto en práctica una lógica distribución de la ciudad (calles rectas, manzanas ortogonales)¹¹.

En cuanto a la concepción urbanística se refiere, las ciudades del imperio romano fueron herederas de las helenísticas. Gozaban de un gobierno autónomo y una vida política local relacionada con la burocracia imperial a través de asuntos de hacienda.

Respecto al trazado, estas ciudades se desarrollaron de diversas maneras: algunas como asentamientos tribales que con el tiempo se ensanchan y se magnifican; otras como herederas de la cultura urbana helenística que reciben aportes propiamente romanos pero manteniendo la tradición Hipodámica; también se desarrollaron

¹⁰ Benévolo, Leonardo "Las nuevas ciudades fundadas en el siglo XVI en América Latina, una experiencia decisiva para la historia de la cultura arquitectónica del cinquecento" Boletín del CHE, UCV, Fac. de Arq. y Urb. No. 9 1969.

¹¹ Chueca, Fernando; *Breve Historia del Urbanismo*, Madrid, Alianza, Edit. 1968, p. 4.

ciudades de nueva planta, algunas sobre antiguos campamentos militares, caracterizados por trazos regulares y geométricos, y con formas originales (caso de Roma).

Entre todas ellas, las de trazado más riguroso fueron las ciudades militares. Con su sistema de fortificación, de perímetro rectangular, rodeadas generalmente por murallas, demarcadas por dos grandes ejes, que a su vez determinaban el emplazamiento de los edificios públicos, y con manzanas regulares, resultantes de la distribución de las calles en el antiguo campamento, "su trazado, un tanto seco, era el de todas las ciudades coloniales, donde domina el sentido práctico organizador, sobre todo otro imperativo espiritual o estético".

Es importante mirar como jerarquía urbana, omitiendo la forma de la traza, y minando el sentido del hecho, la solución en el medievo al disponer la más importante de las edificaciones en el centro, compartiendo la Iglesia y el gobierno municipal tal espacio, de donde parten las calles principales, extendiéndose hasta encontrar las murallas. La plaza de la catedral o iglesia que ocupaba el centro es utilizada como mercado. Características de la estructura urbana medieval que se presenta en las poblaciones de la colonización hispana en América.

Del urbanismo medieval francés surgieron *les bastides*, sobre regiones agrícolas: de trazado regular, un lienzo de muralla y bastiones recorría su perímetro, el trazado de sus calles era ortogonal, con una plaza central y la iglesia aislada de ésta. Alfonso X el Sabio, rey de Castilla y León desde 1252 y conquistador de Murcia entre 1242 y 1244, en su libro de *Las Siete Partidas*, hace referencia al orden y la regularidad con que deben trazarse las nuevas poblaciones, campamentos y villas¹².

Los trazados medievales españoles no sólo fueron sustentados por las *Siete Partidas* sino también por las repoblaciones llevadas a cabo en España a partir del siglo XI, ya que recuperan la tradición de los trazados regulares de la antigüedad. Ejemplos de éstos fueron los nuevos asentamientos de Puente la Reina y Viana, con organización ortogonal de calles y manzanas. Villa Real se caracteriza por el desarrollo de una plaza regular, centrada en el conjunto y de arquitectura uniforme.

El franciscano catalán Francesco Eiximenic (1340- 1409) aportó su idea de ciudad cristiana, contenida en su voluminosa enciclopedia para guía de los fieles, *El Crestià*, escrita entre 1381 y 1386, en el libro XI, *Regiment de la cosa publica*, se trata el capítulo CX, *la Quinna Forma deu haver ciutat bella ebe edificada*, en el que se reconocen soluciones del orden clásico manteniendo características del campamento militar romano (esquema ortogonal, acento sobre los ejes mayores, los cuales generan en su cruce el espacio de la plaza donde se eleva un edificio religioso)¹³.

¹² *La ciudad hispanoamericana: el sueño de un orden*, Madrid, CEHOPU-MOPU, 1989

¹³ Salcedo, Jaime, revista *DANA*, No. 23, 1987..

Las *ordenaciones* de Jaime II de Mallorca contienen la definición de nuevos núcleos urbanos, de planta con forma cuadrada (5 x 5 manzanas), que incluye división de predios de tamaño considerablemente mayor que los de la tradición española.

A partir del siglo XV se generaliza en España el trazado regular, aunque no ortogonal, de las nuevas poblaciones, que se ajustan a la idea de la *ciudad ordenada*: Puerto Real (1483), Vera(1520), Huerca, Overa(1521)¹⁴.

El campamento de los Reyes Católicos frente a Granada, estructurado en 1491 con el nombre de Santa Fe, casi contemporáneo a los inicios del descubrimiento de América, ha sido reconocido por diferentes estudiosos del urbanismo americano como referencia, e incluso citado como modelo, para el nuevo orden urbano americano. "Santa Fe retoma el diseño de los *Castrum* con sus ejes cruzados, las cuatro puertas de acceso y un trazado ordenado de amanzanamiento rectangular, es decir elementos físicos que habrán, genéricamente, de estar presentes en el modelo indiano"¹⁵.

Así como terminada la reconquista el ímpetu español encontró en la colonización americana el amplio campo donde aplicar sus excedentes de energía; así, en estas ciudades regulares del final de la edad media está el esbozo de la gran traza urbanística hispanoamericana, que llenó un continente de ciudades trazadas con rigor geométrico y amplitud de planteamiento muy superiores a lo que podía hacerse en el viejo y trabajado solar de la metrópoli¹⁶.

El hallazgo de los códigos vitrubianos dio pie a la formulación de la ciudad ideal del Renacimiento, propuestas cargadas de destreza estética e inventiva técnica, complementadas con ideales sociales, relacionando así lo práctico con lo estético. "El Renacimiento temprano liberó al concepto de urbanización de su interpretación medieval, en gran parte religiosa y simbólica"¹⁷.

Alberti anticipa las jerarquías urbanas de las calles. Sebastián Serlio propone la plaza cuadrada en frente de la edificación monumental; otros articulan las geometrías estrelladas con las propuestas de trazado de Vitrubio.

El esquema urbano ideado en América en las primeras décadas del 500 y consolidado por la ley de 1573 es el único modelo de ciudad producido por la cultura renacentista y controlado en todas sus consecuencias ejecutivas. Este modelo continúa funcionando por cuatro siglos, ya sea en América como en otros lugares, y después de ser generalizado en el cuadro de la cultura neoclásica servirá como base para la más grande transformación de la época moderna: la colonización y la urbanización de los E.U. de América¹⁸.

La cultura geométrica del Renacimiento, en su búsqueda continua de expresión del orden y la regularidad, en su actitud permanente de escudriñar formas ideales de ciudades fortificadas, estableció tendencias muy marcadas de

¹⁴ La ciudad hispanoamericana.

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Chueca, Fernando; *op. cit.*, p. 4.

¹⁷ Rusenau, Helen, *La ciudad ideal: su evolución arquitectónica en Europa*, Madrid, Alianza Editorial, 1986.

¹⁸ Benévolo, Leonardo, *op. cit.*, p. 43

racionalidad estética, aspiraciones hacia formas perfectas de ciudad (...) Su esencia, el sentimiento y la aspiración de orden, prevalecería en la cuadrícula de América.

La concepción de la ciudad ideal como tarea humana constituyó una novedad que proclamaba el orgullo cívico y la dignidad humana, más que una preocupación religiosa. La ciudad de Palmanova encarna el testimonio de una importante tradición que finalmente intentó regular la vida de manera racional.

Es preciso plantear una influencia más, que debe tomarse en cuenta dentro del desarrollo del modelo urbano indiano, que determinó variaciones considerables en la forma de abordar el poblamiento del territorio y sobre la traza de los nuevos centros urbanos en América. Se presentaron variaciones sobre el modelo de acuerdo con el grado de civilización de los aborígenes que habitaron los variados estratos geográficos. Es el caso de la reutilización directa de la traza del núcleo indígena (Perú y México) que en condiciones de sobreposición a los valores jerárquicos, permitió adoptar la morfología urbana existente. Las creencias indígenas no repercutieron propiamente sobre el modelo. Se mantuvo la cuadrícula como elemento repetitivo, homologador sin asumir diferenciaciones de origen.

En los trazados de las ciudades de Hispanoamérica no encontramos ni variedad grande, ni deseo expreso de conseguir otra cosa más que resultados prácticos, facilidad de replanteo, distribución y defensa. No hallamos la variedad de los esquemas especulativos de los tratadistas del renacimiento ni su deseo de belleza arquetípica. Tampoco evolucionaron durante el siglo XVIII, siguiendo las novedades de la ciudad barroca. La cuadrícula se había extendido con tan universal y unánime aceptación que no se consideraba conveniente ninguna mudanza ¹⁹.

2.1.2. Desarrollo del modelo

Durante las primeras incursiones en América no se emprendió una colonización a partir del hecho urbano. Resulta preciso adoptar en primera instancia el tema de la *factoría* como recurso, para la toma de posesión del territorio en el mundo del aborígen antillano.

Los años recorridos desde el primero de los viajes de Colón hasta el nuevo siglo crearon la necesidad de establecer vínculos de mayor alcance y precisión que los brindados por las *factorías*, respecto tanto a su localización como a su funcionamiento mismo.

¹⁹ Chueca, Fernando., *op. cit.*, p. 130.

En 1502, siguiendo órdenes reales el comendador Nicolás de Ovando, en su calidad de gobernador de la Española, hoy República Dominicana, efectuó el traslado de La Isabela, capital de la Española, erigida por Colón en 1493.

Algunos apartes del texto de la misión encomendada a Ovando por los reyes dejan consagrados los elementos básicos que adoptó la Corona para continuar el poblamiento en nuevas tierras: "En la isla son necesarias de hacer algunas poblaciones y de acá no se puede dar en ello cierta forma, veréis los lugares y sitios de dicha isla y conforme a la calidad de la tierra y sitios y gente que ahora hay, haréis las poblaciones, y del número que vos pareciere"²⁰.

Santo Domingo se levantó con traza en forma de damero, y de la misma manera son erigidas nueve poblaciones más, para el mejor gobierno de la isla.

Con estas fundaciones Ovando estableció los parámetros para el trazado de nuevos centros urbanos: *con regla y compás y a una medida sus calles* ²¹. En resumen, se impuso la conformación de la retícula urbana y el reparto de solares y tierras a los vecinos con título de propiedad (se condiciona a tiempo de permanencia, construcción de habitación y siembra en las estancias); por último, la administración municipal preparó y adiestró alcaldes y regidores, e instruyó jueces.

Respecto a los aportes realizados por Ovando en el campo del poblamiento, Jaime Salcedo comenta: "A la par que creó una estructura urbana, Ovando creó una estructura social que habría de reproducirse una y otra vez en América, con cada conquista y como consecuencia de la campaña conquistadora" ²².

Se deben a Ovando las acciones encaminadas a reducir a los indios a pueblos, como consecuencia de las dos reales provisiones de 1503 que declararon a los indios *libres y no sujetos a servidumbre* y demandaron su concentración en pueblos. Respecto a la delimitación del territorio y a su interacción económica, política y social, los pueblos de indios desempeñaron papeles definitivos.

En relación con el papel de las instrucciones, comenta Carlos Martínez: "Este código, primero en su género en el Nuevo Mundo, a la vez que ratificaba las experiencias de Ovando, venía ampliado con las indicaciones sobre el ornato de la plaza, regulaba el reparto de tierras y solares y el comportamiento de los primeros vecinos" ²³. En esta experiencia se conjugaron las medidas de poblamiento y la voluntad explícita de la corona y del mismo Ovando de responder a una "forma urbana".

²⁰ Martínez, Carlos, *Reseña urbanística sobre la fundación de Santafé en el Nuevo Reino de Granada*, Bogotá, 1973.

²¹ Geraldine, Alejandro, 1521. Citado por Carlos Martínez, *op. cit.*

²² Salcedo, Jaime, *Estructuras y tipologías urbanas en Colombia durante el período de la dominación española*, Bogotá, Universidad Javeriana, Fonade, inédito, 1989.

²³ Martínez, Carlos, *op. cit.*, p. 52.

En 1514 llega a Santa María la Antigua del Darién, como gobernador del Darién (conocida como Castilla de Oro), Pedro Arias de Ávila, Pedrarias, quien recibe instrucciones de la corona para poblar, y lleva consigo la cédula real que otorga título de ciudad a Santa María la Antigua del Darién. Resumiendo algunos puntos de las instrucciones dadas a Pedrarias para el establecimiento y gobierno de las fundaciones, podremos comprender los avances del desarrollo del modelo en el campo del poblamiento y de la forma urbana²⁴:

- ♦ Aparece como *lo primero* localizar los lugares donde es menester que se hagan asientos en la *costa de mar*. Instrucción que obedece a la permanente preocupación por la defensa, y el sentido práctico de poder brindar provisiones a los navíos españoles.
- ♦ Precisan las ordenanzas el requerimiento de fundar sobre sitios sanos, entrando a verificar los ya erigidos si cumplen tal razón; igualmente se debía atender a los problemas de comunicación si la fundación se alejaba de la costa. Las exigencias del lugar no sólo atendían la preocupación de procurar condiciones de salubridad sino también *las cosas que para los asientos de los lugares son necesarias*.
- ♦ El interés por promover asentamientos perdurables obligó a los fundadores a llevar a cabo el reparto de solares, *lugar para hacer las casas*; la distribución de éstos quedaría sujeta a la calidad de las personas.
- ♦ Se reafirma la voluntad real de dar orden a la población, considerando decisivo para ello distribuir los solares, de forma que *hechos los solares el pueblo parezca ordenado*.
- ♦ En el mismo sentido de configuración del orden de la trama urbana, las instrucciones recurren a la composición de la plaza y la calle: "Así en el lugar que se dejare para plaza, como el lugar en que hubiere iglesia, como en el orden que tuvieren las calles porque en los lugares que de nuevo se hacen dando orden en el comienzo, sin ningún trabajo ni costa que queden ordenados y los otros jamas se ordenan".
- ♦ Se ratifica la condición de ocupación inmediata por parte del propietario del solar, con toldo o tienda de campaña, mientras edifica; igualmente se revela la preocupación de defender el poblado de ataques indígenas y sugiere cercar el poblado, *empalizar*.
- ♦ Con la creación de las instituciones políticas, jurídicas y religiosas, se consolidaba la fundación. Es preciso atender a la solicitud expresada por las instrucciones respecto a que "la más principal casa" y que con más diligencia se ha de hacer es la iglesia. Tal solicitud configuraba una realidad directamente vinculada con la problemática de poblamiento: muchos sitios se consolidaron alrededor de parroquias y viceparroquias, que al marco urbano otorgan sentido de referencia, y límites a los barrios.
- ♦ Las instrucciones sugieren crear asientos de avanzada dentro de Tierra Firme. Los estímulos para poblar se extendieron a favor de los labradores.
- ♦ Sobre el ámbito urbano, las instrucciones determinaron el trazado de la población en cuadro; sobre la plaza se determinan proporciones: de largo una vez y media el ancho; sobre las calles se plantean

²⁴ Martínez, Carlos, *Apuntes sobre el urbanismo en el Nuevo Reino de Granada*, Bogotá, Talleres Gráficas del Banco de la República, 1967.

características según el lugar, sobre los edificios principales se establecen jerarquías; como también para el reparto de solares se dan referencias concretas para prever el crecimiento de la ciudad

En septiembre de 1516 se expiden las *Instrucciones a los Jerónimos*, misión que debió cumplir con el objetivo de *regir y poner orden en aquellas Indias*.

A continuación se compendian algunos apartes de tales instrucciones:

Observar ante todo la disposición de la tierra para labranzas y que haya río cerca donde hacer poblaciones. Débense hacer pueblos de trescientos vecinos, poco más o menos, en que se hagan tantas casas cuantos fueren los vecinos, como allá las suelen hacer, de tal manera que, aunque se acreciente la familia, pueden caber todos en ella; haciendo iglesia la mejor que se pueda, y calles y plaza para que sea lugar en forma. Débese dar a cada pueblo término conveniente, apropiado a cada lugar, antes más que menos, y ejidos y pastos y estancias de puercos y otros ganados. Que cada lugar tenga jurisdicción por sí en sus términos, que haya casa en medio del pueblo para hospital. Para que los pueblos se pongan en policía que se hagan talleres, así como carpinteros, pedreros, herreros, aserradores de madera, sastres y otros oficios semejantes ²⁶.

Este texto permite comprender los avances dentro del proceso de consolidación de la política de poblamiento.

Las sugerencias de las instrucciones, las reales cédulas y las ordenanzas sobre las acciones de poblamiento, entre ellas las de Ovando, las de Pedrarias y las de los Padres Jerónimos, fueron incluidas en un cedulario *concernientes a la buena gobernación*, editado en España en 1563. A las orientaciones sobre el hecho físico de urbanizar, contenidas en las instrucciones de población, se sumaban aspectos de índole social, política, económica y cultural, entre los cuales cabe sintetizar los de mayor relevancia.

2.3. ESTRUCTURA Y MORFOLOGÍA URBANA DE LA NUEVA VILLA DE ABURRÁ

Para comprender conjuntamente la problemática del poblamiento en la Provincia de Antioquia con el surgimiento de los núcleos urbanos y sus expresiones morfológicas, se retoman algunos de los planteamientos del arquitecto Jaime Salcedo. Paralelamente con estos conceptos, el análisis morfológico del devenir de la consolidación de la estructura urbana como tal determinará la caracterización de la traza de la Nueva Villa de Aburrá, y con este último se medirá la compenetración del modelo urbano indiano con el desarrollo de la realidad en estudio.

²⁶ Martínez, Carlos, en *Reseña urbanística*, p. 52, transcribe apartes de las "instrucciones para poblar", citando a Serrano y Sanz, en su obra *orígenes de la dominación española en América*.

2.3.1. APROXIMACIONES CONCEPTUALES PARA UNA CARACTERIZACIÓN

Para Salcedo, la morfología de la ciudad indiana estuvo determinada principalmente por el origen circunstancial y temporal del asentamiento urbano, así como por los aspectos políticos considerados para su fundación. La estructura interna del poblado dependía tanto de las necesidades económicas, administrativas y sociales, como del modelo adoptado, con sus características simbólicas propias. Al respecto, se ha establecido una cronología:

- a) Las fundaciones de los siglos XVI y XVII.
- b) Las fundaciones de los siglos XVIII y XIX.
- c) Las modificaciones introducidas durante los siglos XVIII y XIX en el trazado y en la estructura de las poblaciones fundadas en los dos siglos precedentes.
- d) La fecha de las ordenanzas de población de Felipe II es la referencia obligada para precisar la vigencia de los tipos urbanos adoptados con anterioridad a su expedición.

Para efectos de clasificación, se tienen en cuenta la traza, la localización de la iglesia, el año de la fundación. Como principio de ordenamiento de la traza se toma la nueva fundación efectuada por el comendador Nicolás de Ovando en 1502 para la ciudad de Santo Domingo en la Española, la cual marca un hito en la periodización para la comprensión del urbanismo indiano, por sus características, se diferencia de los enclaves comerciales o factorías establecidos sobre el mismo territorio antillano.

La traza de Santo Domingo. El núcleo se asentó en la margen derecha de la desembocadura del río Ozama, con la plaza cerca del puerto y calles rectas, *trazadas con regla y compás y a una medida*, si bien se hicieron algunos ajustes, necesarios tal vez por razones de defensa y condiciones del terreno. Las manzanas generalmente eran cuadradas, rectangulares y trapezoidales. A un lado de la plaza se localizaba la iglesia, sin presentar fachada a ella, sino sobre uno de sus costados; el frente se encaraba hacia una plazoleta aparte.

En síntesis, la traza no era enteramente regular ni ortogonal, y las manzanas mostraban formas desiguales, características que definen a la ciudad semirregular, la cual se repite con algunas mínimas modificaciones en Santiago de Cuba (1515), Veracruz (1519), La Habana (1522) y Cartagena (1533).

El trazado regular de manzana cuadrada aparece probablemente en el Perú, en 1525, con la ciudad de Trujillo. Más tarde Pizarro funda Lima en 1535, Belalcázar sobre la misma regularidad traza Quito (1534), Cali (1536), Pasto (1536), Popayán (1537); este mismo esquema se adopta para la fundación de Caracas en 1567, e igualmente, para otra serie de poblaciones por toda Suramérica durante el siglo XVIII.

En este sentido el autor establece tres tipos de trazado urbano en la América española: semirregular, regular de manzana oblonga y, por último, regular de manzana cuadrada. Sus orígenes son comunes: la tradición medieval española de la castramentación, codificada por Alfonso X, regular, de manzanas alargadas (presente en las primeras ciudades del Caribe, en los trazos de México, Riohacha, Santa Marta y Puebla, y eventualmente en ciudades del Perú). Estas ciudades implantarán sus iglesias mayores a la manera medieval (orientadas y puestas de costado hacia la plaza o en una plaza aparte). Y la ciudad ideal de Eiximenic, ortogonal, la cual presenta manzanas cuadradas (como las ciudades del Perú) con la iglesia mayor separada de la plaza (como en Cartagena y Santa Marta).

Las trazas peruanas. Salcedo resalta la diferencia entre la localización de las iglesias de Trujillo y Lima, que mantuvieron la tradición medieval (situadas con un costado hacia la plaza mayor o hacia otra plaza de menor jerarquía); y la de Quito que orientó la puerta falsa y la fachada hacia la calle. Estas variables se denominan traza quiteña (manzana meridional, o septentrional, derivada de traza ovandina) y la traza limeña (iglesia sobre manzana de levante, orientación tradicional de iglesia, fachada hacia la plaza), respectivamente.

Los estudios de este autor sobre las trazas fundacionales en el actual territorio de Colombia verifican el comportamiento de tales variables.

Jiménez de Quesada desarrolló la traza de Santafé a partir de la traza Limeña (1539) y después se sucedieron sobre el mismo territorio cientos de cuadrículas semejantes.

Asimismo, Salcedo vincula las diferencias señaladas con la voluntad expresa de Belalcázar de marcar sobre la traza sus condiciones como teniente de Pizarro (Quito y Popayán) y más tarde solicitó, a título personal, la ciudad de Popayán. La participación de este conquistador en la fundación de Santafé, adjudicada a Pizarro, también tendría que ver con la opción de adoptar la traza limeña en Santafé (diferente de la traza de Santa Marta, realizada por el mismo Pizarro).

2.3.2. LA ERECCIÓN EN VILLA DE MEDELLÍN: SU TRAZA Y LAS LEYES DE INDIAS

Para comprender hasta dónde fue desarrollado el modelo urbano indiano en el momento de la fundación de la Nueva Villa de Medellín en Aburrá, se recurre a verificar el desarrollo del hecho real con cada uno de los puntos determinados en la recopilación de las ordenanzas de 1573, respecto a la *población de las ciudades, villas y*

pueblos, análisis que permite igualmente profundizar sobre la morfología urbana para lograr la caracterización de dicha estructura.

Como se ha podido constatar a través de este trabajo, la historia y la geografía, tanto de la provincia como del mismo valle, adquieren un significativo peso en la formación de la nueva villa. Es tardía su erección respecto al desarrollo demandado por su territorio. En el mismo momento de su fundación, se percibe la necesidad de acomodarse a diversas realidades geográficas.

"Ocupar sitio sobre tierras vacantes"²⁶. La localización del sitio de Aná, sobre el valle, ocupa aproximadamente el centro gravitacional de él, lugar claramente demarcado por una de las tantas quebradas que bañan este valle y acusado en su orden territorial por el cruce de caminos de sur a norte (suroccidente del país, región de la cordillera de los Andes, y la costa atlántica) y de oriente (Rionegro, en la misma provincia) y occidente (la capital de la provincia).

La vocación espontánea del valle para albergar población precipitó la ocupación a lo largo del río, y en especial el sitio de Aná, de una forma arbitraria. Esta situación fue a su vez provocada por un ligero ascenso de la tasa poblacional que coincidió con perspectivas de explotación económica en diversos frentes sobre zonas relativamente cercanas a los valles.

La necesidad de los españoles, mestizos y mulatos de *permanecer* en un lugar de la provincia de Antioquia que les ofreciera aceptables condiciones de vida con alternativas de producción económica y cierto grado de comodidad, los lleva a comprar propiedades, a levantar casas de embarrado con sus techos de paja y a erigir una iglesia para el valle.

Así el lugar de fundación de la Villa de Nuestra Señora de la Candelaria, durante la conquista se encontró habitado por nativos. Durante la pacificación se crearon encomiendas al norte del valle y más tarde al sur, como ya lo comentamos se creó el resguardo: por tanto el sitio de Aná ya se encontraba habitado, y fueron sus pobladores quienes solicitaron la erección en villa.

En 1678, después de poco más de dos años de la creación de la villa, el cabildo se ve en la necesidad de comprar el área requerida por el asiento, planta y ejidos, para repartir los solares, enfrentando algunos pleitos que se presentaron en las negociaciones y que se habían estado resolviendo desde la primera fundación. El 7 de abril de 1671, en sesión del cabildo, tratando el capítulo 13, mandaron "que no se dé solar ninguno de los que oy estan poblados y si acaso se dieron sea con muy justas causas y con cargo de que lo que ubiere edificado se la pongas tal como fuere y nuevo en otra parte"²⁷.

²⁶ Recopilación de las Leyes de los Reynos de la Indias. Libro III, Título Siete, p. 34.

²⁷ AHA. Reales Provisiones, Vol. 14, doc. 487, f. 346.

En su reunión de enero 3 de 1672, el cabildo ordenó: "Que se cumpla lo que se ha decretado sobre medir calles y solares" y definió como ventas a "todos los señalamientos que se hizieren y sean hechos aunque en sus peticiones y despachos se aya usado de el termino de merced y titulo"²⁸.

Hagan la planta del lugar, repártanlo por sus plazas, calles y solares a cordel y regla, comenzando desde la plaza mayor, y sacando desde ella las calles a las puertas y caminos principales, y dexando tanto compás abierto, que aunque la población vaya en gran crecimiento , se pueda siempre proseguir y dilatar en la misma forma²⁹.

Para 1653, en un documento del archivo del cabildo se dice: "se hizo y se va haciendo una gran población donde hay plasa, y solares y casas"³⁰. En 1671, en la parte motiva del auto de la primera fundación de la Nueva Villa de Aburrá, se declara " que este sitio de Aná es el más a propósito y cómodo para fundarla por estar agregados en él más mulatos y mestizos y tener iglesia (...) y estar la planta en forma de pueblo con sus divisiones de casas y solares y calles y plaza"³¹.

Hemos visto, cómo la erección de la Nueva Villa en el valle de Aburrá surgió como una necesidad y cómo por la voluntad de sus pobladores se logró que este sitio adquiriera cédula real, reconocimiento de ente legal, administrador de la política y la justicia y cabildo. Existía un ideal urbano: *hacer planta en forma de pueblo, construir planta como se hace en estos reinos*, preconcebir el modelo, a lo cual se agregaron algunos acontecimientos históricos.

En 1630 el canónigo de Popayán, don Pedro de Herrera Gaitán, llevó a cabo una visita al poblado de San Lorenzo de Aburrá. Manifestó en ese entonces el prelado que había la necesidad de construir un templo de mayor dignidad. Habitado el pueblo por escasos indígenas y cercenado por españoles para explotación de tierras y agricultura, no logró el cura doctrinero concretar la erección del templo en este poblado; sin embargo una legua al norte, sobre el sitio de Aná, se levantó el templo hacia el año de 1650.

Una vez realizada esta construcción, se abrió enfrente de ella un gran atrio, para responder a la urgencia de concretar un espacio para las fiestas, las procesiones que se realizaban desde 1630 en homenaje a Nuestra Señora de la Candelaria. Este espacio para las manifestaciones religiosas se convertiría luego en plaza mayor.

Tales hechos condicionaron el desplazamiento de la manzana que constituye el vacío de la trama, pues la plaza debería encontrarse sobre el cruce de las diagonales del cuadrado en el marco de la planta; no obstante, se hizo imposible respetar este principio geométrico, pues el número de manzanas, ocho en sentido vertical y ocho en

²⁸ *Ibid.*, f. 345.

²⁹ *Recopilación de las leyes*, p. 34.

³⁰ ACM. Tomo 34, legajo 14, f. 26.

³¹ AHA, *op. cit.*

sentido horizontal, no permitía potenciar el cuadrado central y la ocupación anterior a la voluntad de trazar las calles en forma de pueblo lo impidió (ver ilustración 16).

Con todo, si el modelo urbano no se interpretó a cabalidad, ese atrio en forma de cuadrado, a sólo una *cuadra* irregular de la quebrada de Aná, ordenó el sentido de las calles respecto a los puntos cardinales: dispuso sobre la dirección del movimiento del sol las calles de mayor importancia, y dejó en el sentido de la conformación del valle sus vías secundarias, hasta confundir algunas de ellas con los caminos.

En cuanto a la posibilidad de expansión, el sitio de Aná presentaba problemas de diverso tipo (físicos, jurídicos, técnicos), entre ellos, el cruce de la quebrada (límite norte del marco de la villa), pues al otro lado se encontraba *El Llano*, que eran tierras con posibilidades de urbanización. Además, había que tratar el zanjón de Guanteros; adecuar *La Barranca*, al sur de la zona central, en las inmediaciones del límite sur de la villa; encauzar *la Quebrada de los Ejidos* y en general controlar todas aquellas *aguas* que irrigaban las tierras ocupadas por la villa. Representó un gran inconveniente que el cabildo en 1678 no hubiera comprado la totalidad de las tierras de ese marco de villa, pues se prorrogaron unas negociaciones con altos costos para los pobladores; a finales del siglo XVIII, la apertura y la continuación de algunas calles centrales se vieron impedidas, y con ellas el acceso a Medellín.

Procuren tener el agua cerca, y que se pueda conducir al pueblo y heredades, derivándola si fuera posible, para mejor aprovecharse de ella y los materiales necesarios para edificios, tierras de labor, cultura y pasto, con que excusarán el mucho trabajo y costos, que se siguen de la distancia³².

Como se anotaba anteriormente, el problema del sitio de Aná era controlar las aguas de las quebradas. Se construyó una acequia para el barrio de *Gualteros*, y en el siglo XVIII se levantó una fuente en la plaza Mayor y se desvió el cauce de la quebrada de Aná, pues ya se contaban sucesivas inundaciones provocadas por su gran caudal. En cuanto a los materiales para la construcción, las tierras para elaborar los embarrados, las tapias y las tejas existían en el valle, y de la misma quebrada de Aná extrajeron material de piedras y arenas. La fertilidad de las tierras del sur bastaba para los cultivos de los productos del diario vivir, la caña para el azúcar y los guaduales para la construcción.

No elijan sitios para poblar en lugares muy altos, por la molestia de los vientos y la dificultad del servicio y acarreo, ni en lugares muy baxos porque suelen ser enfermos: fúndense en los medianamente levantados, que gocen descubiertos los vientos del Norte y Mediodía: y si hubieren de tener sierras, ó cuestas, sean por la parte de Levante y Poniente (...) haciendo observación de lo que más convenga á la salud, y accidentes, que se pueden ofrecer y en caso de edificar á la ribera de algún Río, dispongan la población de forma que saliendo el Sol dé primero en el Pueblo, que en el agua³³.

³² *Ibid.*

³³ *Ibid.*

La topografía del valle de Aburrá y su ubicación respecto a las coordenadas norte sur, permitieron desarrollar parcialmente las recomendaciones del *título siete*.

La villa se consolidó alejada del río Aburrá, a salvo de los pantanos que formaban sus inundaciones y de las consecuencias que tenían para la salud, e inmediata a la quebrada de Aná que descendía por la ladera oriental con un cauce más profundo. Recibiendo así los vientos predominantes del norte y acogiendo el sol del mediodía y del poniente. Estas determinantes, si bien no fueron óptimas en todo sentido, tampoco sumergieron a la villa en condiciones indeseables. La influencia de esos elementos físicos sobre el centro urbano ha dependido del manejo que les dieron y les dan sus habitantes y dirigentes; se han presentado períodos de convivencia adecuados y otros perniciosos (ver ilustraciones 13 y 14).

Las leyes sobre el gobierno determinaron jerarquías sustentadas en los cuerpos colegiados. Dice así la Ley de Felipe II, ordenanza 43:

Elegida la Tierra, Provincia y Lugar en que se ha de hacer nueva población, y averiguada la comodidad y aprovechamientos que pueda haber, el Gobernador en cuyo distrito estuviere, ó confinare, declare el pueblo, que se ha de poblar, si ha de ser Ciudad, Villa ó Lugar³⁴.

En este marco, la ciudad de Antioquia impidió el surgimiento de la villa de Aburrá y suscitó una disputa que se llevó hasta las cortes españolas. Correspondió a la reina Mariana de Austria sopesar los argumentos de ambas partes y, trascendiendo los intereses particulares que en ellos se reflejaban, ordenó en 1674 la erección en villa (ver anexos). Quienes la solicitaron estaban conscientes, todos ellos, de que no debían establecer rivalidad con la antigua capital de la provincia para efectos de ganar los ascensos (es claro que no había interés de sobrepasar a la ciudad de Antioquia, por lo cual no se solicitaba el título de ciudad). Una vez recibida la orden real respectiva de fundación de la villa en el sitio de Aná, correspondió al gobernador de turno hacerla efectiva.

Y conforme a lo que declare se forme el Concejo, República y Oficiales de ella, de forma que si hubiere de ser ciudad metropolitana, tenga (...) para las villas y lugares, alcalde ordinario: quatro regidores: un alguacil: un Escribano de Concejo, y público: y un Mayordomo³⁵.

Los correspondientes nombramientos se decretaron para la nueva villa de Aburrá y se ejecutaron los cargos de los cuatro oficios de dotación: alférez mayor, alcalde provincial de la Santa Hermandad, alguacil mayor y depositario general; y otros cuatro oficios de regidores³⁶. Con el transcurso de los años el cargo de regidor de la villa adquirió mayor estabilidad que el correspondiente en la ciudad de Antioquia, pues sus pobladores no pudieron asegurar el desempeño de tales cargos que les otorgaba la ley, en su condición de ciudad metropolitana.

Porque será de mucha conveniencia, que se funden los Pueblos cerca de Ríos navegables, para que tengan mejor trajín y comercio, como los marítimos (...) y que los solares para Carnicerías (...) y otras Oficinas que causan inmundicias, y mal olor, se procuren poner hacia el río, ó mar, para que con más limpieza y sanidad se conserven las poblaciones³⁷.

³⁴ *Ibid.*

³⁵ *Ibid.*

³⁶ *Crónica Municipal*, p. 80.

³⁷ *Recopilación de las Leyes*, p. 34

Las condiciones del río Porce o Aburrá (según la región que recorra, el río recibe uno de estos nombres) no se prestaban para una franca navegación, pero en algunas fracciones del valle, el río con su desplazamiento lento, de poca profundidad y numerosos meandros, permitió la navegación de balsas, contribuyendo al comercio, especialmente de maderas. En términos generales esto significa que contribuyó muy poco a la comunicación de la villa (ver ilustración 12).

El potencial económico que representaba la localización del valle de Aburrá se vio limitado por las dificultades de acceso al centro de la villa; habría que esperar hasta la segunda década del siglo XX, cuando el ferrocarril hizo su aparición, para que toda su dimensión de *puerto mediterráneo* se desarrollara como tal.

El cabildo de 1678 determinó situar la camicería en un predio posterior al solar de Francisco Tabares, en la ribera de la quebrada, cumpliendo así con la legislación (ver ilustración 15). La ordenanza 90 trata de la división del territorio "entre el que hiciere la capitulación y los pobladores". No pudo esta ordenanza llevar una causa uniforme, pues ya no eran tiempos de conquista; sólo proporcionó instrumentos parciales para el "acomodo de la traza de la villa", del antiguo sitio de Aná: "Sáquese primero lo que fuere menester para los solares del pueblo y éxito competente, y dehesa es que pueda pastar abundantemente el ganado (...) y más otro tanto para los propios del lugar(...)"³⁸.

El hecho cumplido por el cabildo en 1678 de comprar los solares existentes en Aná, para vender y reubicar así los pobladores en los lugares correspondientes por su jerarquía social, no cubrió la totalidad de los predios que tenían dueño, en el marco de villa. Algo parecido debió pasar con los ejidos y las dehesas, que ocuparon en casi su total extensión tierras que habían pertenecido al resguardo indígena, seguramente como se "ocuparon" tierras de éstas sin los debidos instrumentos legales, no fueron claros los títulos de propiedad de los bienes de este cabildo. No obstante, el cabildo de 1676 estableció tierras para los ejidos y los propios. Debieron haber ocupado una corta extensión pues continuamente, en documentos de la época, se dejó constancia de que no alcanzaban los dineros de los propios para invertir en obras públicas (ver ilustraciones 13 y 14).

Los pobladores dispongan, que los solares, edificios, y casas sean de una forma, por el ornato de la población (...) y procuren, que en todas las casas puedan tener sus caballos y bestias de servicios, con patios y corrales, y la mayor anchura, que fuere posible, con que gozaron de salud y limpieza.

El documento de 1678³⁹, que reposa en el archivo del cabildo, donde quedó constancia de cómo se llevó a cabo la compra y venta de solares, consta de dos legajos. En el primero, que data de 1676, se cuentan 18 solicitudes. En algunas de ellas los propietarios pedían composición de los títulos de sus posesiones habitadas desde años atrás; en otras demandaban la adjudicación de un solar.

³⁸ Recopilación de las Leyes, p. 34.

³⁹ ACM, tomo 27, legajo 31, f. 1 a 45v.

El segundo documento fue levantado dos años después. En él se relacionan las ventas de 52 solares, por un valor total de 256 pesos. Los predios no se establecieron con formas y medidas regulares; algunos estaban sujetos a mojones perecederos, como un guayabo o un naranjo. La medida generalizada estuvo amarrada a la forma de un cuadrado. Se adjudicaron solares de cuatro en cuadra, de un cuadrado (una manzana completa) y pedazos de solar, en las inmediaciones de la quebrada de Aná, donde habitaron indios, mestizos y mulatos. Esto demuestra que la idea de jerarquización social en el espacio urbano del marco de la villa no tuvo efecto. La ocupación de los principales fue diversa: algunos mudaron sus propiedades, pero casi todos ellos permanecieron donde estaban como se pudo verificar en el levantamiento de los solares.

En relación con la disposición de los edificios, la documentación a la que se tuvo acceso (Ver anexo 4) una vez clasificada, permitió establecer una tipología de vivienda bastante elemental, que perduró hasta el siglo XIX. Dicen los documentos notariales: "casa de embarrado, con sus puertas y ventanas de madera, cubierta de paja con cocina y solar" (hay evidencia de que el rancho de la cocina formaba un cuerpo aparte, con el propósito de evitar la propagación de incendios).

En lugares mediterráneos no se fabrique el templo en la plaza, sino algo distante de ella, donde esté separado de otro cualquier edificio que no pertenezca a su comodidad y ornato, y porque de todas partes sea visto, y mejor venerado esté algo levantado de suelo, de forma que se haya de entrar por gradas (...) ⁴⁰.

En la síntesis del trabajo del profesor Jaime Salcedo, veíamos cómo la iglesia tenía una localización diferente en los tres trazos típicos: Santo Domingo, Quito y Lima. Correspondió a Medellín el modelo limeño (al oriente de la plaza, y frente a ella la entrada principal). El atrio de gradas debió existir igualmente desde la creación de la capilla. Es importante recalcar que la iglesia fue mojón para la plaza, lo cual era contrario a las disposiciones de la corona.

La Plaza mayor donde se ha de comenzar la población, (...) si fuere lugar Mediterráneo, en medio de la población: su forma en quadro prolongada, que por lo menos tenga de largo una vez y media de su ancho (...): su grandeza proporcionada al número de vecinos, y teniendo consideración á que las poblaciones pueden ir en aumento, no sea menos, que de doscientos pies en ancho, y trescientos de largo, ni mayor de ochocientos pies de largo y quinientos treinta y dos de ancho, y quedará de mediana y buena proporción, si fuere de seiscientos pies de largo y cuatrocientos de ancho (...) ⁴¹.

El cabildo, reunido el 2 de enero de 1676, determinó reestructurar urbanísticamente la planta de la nueva villa con la salvedad de "que la plaza corra como está" ⁴². Su tamaño correspondió al que se acordó para los cuadros de manzana: 300 pies de lado (unos 81 metros). En el sentido formal, la plaza también se clasifica en el modelo del trazado peruano (ver ilustraciones 13, 14 y 15).

⁴⁰ Recopilación de las Leyes, p. 34.

⁴¹ Ibid.

⁴² Luis Miguel Córdoba adelanta en la actualidad un estudio sobre el cabildo de la villa, con base en las transcripciones de las actas de éste, durante la Colonia.

Es importante llamar la atención respecto a lo que sucedía en Panamá en 1673. La ciudad se había asentado en un lugar inadecuado y malsano; en 1671 se proyectó el trazado más aproximado al ideal del modelo urbano indiano que se aplicaría en América. Se combinaron en este trazado manzanas de forma rectangular y cuadrada; la plaza rectangular recibía ocho calles.

Panamá, no obstante, con su importancia de puerto y por su localización estratégica, poco o nada tenía que ver con una villa, poco habitada, en el interior de una provincia, que luchaba menos por su forma urbana, que por su propia existencia.

(...) de la plaza salgan quatro calles principales, una por medio de cada costado; y demás de estas, dos por cada esquina: las quatro esquinas miren a los quatro vientos principales⁴³.

Esta distribución de las calles correspondía a ese modelo ideal de plaza rectangular que no fue aplicado en la generalidad de los casos en América. El cabildo de 1676 se encargó de hacer abrir calles de 30 pies para las principales y 25 para las de travesía (unos 8 y 6.8 metros), determinando unas calles estrechas que dejaron huella en la ciudad hasta mediados de este siglo.

2.4. CONFRONTACIÓN DEL MODELO

En este marco de referencia, la trama urbana de Medellín puede ser clasificada dentro del modelo de trazado limeño, aun con inexactitudes en la ortogonalidad de las esquinas.

La ausencia de comunidades religiosas en el valle de Aburrá, y en general en la provincia, aplazó hasta el siglo XVIII la formación de barrios alrededor de los conventos. Esto permitió consolidar esa estructura de modelo indiano, que sintetizó el proceso fundacional de la ciudad hispanoamericana.

La traza de Santa Fe de Antioquia se desarrolló durante la Conquista, se levanto sobre un alto cercano al río Cauca y a una quebrada que proporcionó el abastecimiento de agua, el reparto de tierras se ordenó sin antecedentes de ocupación diferentes del nativo, lo que permitió una cuadrícula que, sin la regularidad absoluta en su trazado de calles rectas y manzanas ortogonales, tal vez por adaptarse a las formas del terreno, guarda los debidos proporción y ritmo que la destacan como traza limeña, con la iglesia con fachada a la plaza mayor y localizada sobre el costado oriental, como puede verse en la ilustración 17

Es importante confrontar esta traza regular en la villa de Aburrá, con las de las otras dos poblaciones destacadas durante la Colonia en la provincia de Antioquia: Rionegro y Marinilla. Las plantas de estas dos localidades,

⁴³ Recopilación de las Leyes, p. 34.

situadas al oriente de Medellín, coinciden con la categoría de sitio que tuvieron durante el siglo XVII y parte del XVIII (ver ilustraciones 18 y 19). Cabe insistir en dos factores básicos, de la intención del reacomodo de la cuadrícula en el sitio de Aná, suficientes para entender el comportamiento de la traza indiana de Medellín. Uno de ellos es la voluntad política y la necesidad de establecer orden, de evidenciar un trazado en "forma de pueblo" por parte de quienes solicitaron la erección en villa, acompañados de los primeros cabildantes que acomodaron la plaza, las calles y las instituciones a esa idea de centro urbano, vigente en las Leyes de Indias, desde donde se gobernaba toda una jurisdicción

El otro factor es el momento de la erección; comparativamente, para Medellín fue temprano y para Rionegro y Marinilla se dilató demasiado, sin poder recurrir a una delineación de regla y cordel y menos aún a un reparto de solares. Rionegro es elevada a ciudad en 1783 y a Marinilla le otorgaron en 1790 el título de villa. En su respectivo momento, acompañando los trámites de las nuevas titulaciones el gobernador Francisco Silvestre, en el caso de Rionegro, y el visitador Mon y Velarde, en el de Marinilla, dejaron instrucciones precisas de cómo sería en adelante el desarrollo físico de tales poblaciones, correcciones que no se tuvo a bien llevarlas a cabo en su momento. El caso de Rionegro se hace más representativo, por cuanto ocupó mayor extensión el casco urbano y el lugar del asiento presentó un sinnúmero de dificultades topográficas.

Si comparamos el trazado de Santa Fe de Antioquia con el de la villa de Aburrá vemos que tuvieron un comportamiento bastante similar, a pesar de la diversidad de circunstancias en que fueron concebidas, y de los desfases en el tiempo; igualmente, si las comparamos con las poblaciones del oriente antioqueño, que no encontraron esa voluntad en sus gobernantes, tan definitiva en el caso de Medellín, para distribuir adecuadamente los solares, adquiere así mayor peso el hecho de la ordenación de los solares en Medellín (ver ilustración 17).

2.5. REFORMISMO DEL SIGLO XVIII

El siglo XVIII suscitó grandes cambios en el pensamiento y la política de los Borbones. Sin embargo en este continente sólo en el período 1762-1787 se sentirían los esfuerzos del cambio político. Los criollos venían consolidándose como una élite que día tras día adquiría mayor sentido de permanencia e impulsados por ello, se preocuparon por ocupar puestos públicos para así asegurar el manejo de un poder regional; "se sentían comprometidos con su ciudad y su región, y por eso asumieron con firmeza el papel de élite; no mucho después pensaron en la independencia política y la alcanzaron a través de revoluciones urbanas que ellos encabezaron"⁴⁴.

⁴⁴ Romero, José Luis, *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*, México, Siglo XXI, 1984.

Un nuevo sentido de vida, eco de los principios de la racionalidad europea del siglo XVIII, invadió el reducido mundo de la ciencia colonial. España, en su afán por hacer riqueza, comisionó visitantes que recorrieron vastos territorios para conocer la flora, la fauna, los minerales, la organización del territorio, los vicios políticos y administrativos. Con base en sus relaciones e informes, pretendía avanzar en las reformas.

La provincia de Antioquia sólo consolidaría el mapa territorial que se había generado en la segunda mitad del siglo XVII. Un reordenamiento territorial y jurisdiccional ampliaba las fronteras; con ello, la riqueza se acrecentaba y los centros urbanos definían sus funciones. Un gobernante de esta provincia propuso alternativas de proyectos de desarrollo regional; entre los temas de su plan figuraban las carreteras, los canales vinculados con los ríos, las mejoras de los sistemas de explotación minera y algunas medidas para el manejo de las finanzas públicas, para la administración y la política.

Con el aumento de población se hizo necesario encauzar la creación de colonias agrícolas y otros centros urbanos; se abandonó la idea de poblar sobre las tierras bajas y se ascendió a las sierras circunscritas al río Cauca. Se poblaron algunos sitios donde ya habían habitado los aborígenes antioqueños, donde habían sobrevivido gracias a una alimentación de productos de diferentes estratos climáticos, variando y enriqueciendo la dieta. El indígena aprendió en ese habitar el manejo de su tierra y el recurso del complemento de otros productos, evidenciando el valor de una estructura poblacional con núcleos sobre diferentes alternativas de producción agraria. Las tierras que durante la Conquista y los primeros años de la Colonia habían permanecido yermas, al empezar el siglo XIX tenían plazas, calles y acceso a una red de mercados. Medellín, en función de los comerciantes que atravesaban el valle y llevaban sus productos a las zonas mineras, aseguró el desarrollo de su centro urbano.

Los 9.000 habitantes de 1765 eran demasiados para un solo párroco. La creación de dos nuevas parroquias en los extremos del Valle (una al sur y otra al norte) alivió la carga. El gobernador Silvestre, de estirpe borbónica, criticó la proliferación de capillas y ermitas levantadas en toda la extensión del valle. En las notas del profesor Roberto Luis Jaramillo respecto a la situación de la iglesia, se lee que "en la década de los sesenta, era abundante el número de clérigos en el valle (...) hasta el punto de contar el solo valle de Aburrá con diez y seis ayudas de parroquias, y el casco de la villa con tres viceparroquias".

El mismo gobernador describía el Medellín de entonces en los siguientes términos: El edificar éstas (refiriéndose a Yglesias o Capillas) sin licencia del Gobernador Vice Patrono, muchas veces sin necesidad, y en perjuicio de las mismas parroquiales, lo califican su abundancia, especialmente en Medellín, aunque de muchas se ha solicitado la

aprobación después de edificadas; y yo he dado el pase a dos, aunque con restricción, por que si las mandaba derribar no me calificasen de hereje⁴⁵.

Pero llegarían acciones desde diferentes estamentos a consolidar la traza colonial con edificios. Por *El Camero de Medellín* podemos darnos cuenta de que, en los últimos 25 años del siglo XVIII, las obras públicas recibieron un empuje. Con un monto siempre bajo, los propios de la villa no pudieron respaldar todas las intervenciones que requería el casco urbano. Sin embargo, apoyado el cabildo por los vecinos, y a veces por su cuenta, reconstruyó la iglesia mayor, la casa del cabildo y la cárcel. Ya para esta época había un mayor número de casas de teja y unas cuantas de balcón, destacándose las del marco de la plaza; igualmente, los solares se habían ido dividiendo y la ocupación del centro alcanzaba mayores cifras.

Con el interés de abrir colegios, se buscaron comunidades que ocuparon las manzanas correspondientes en el casco colonial, pese a los obstáculos que les tocó vencer, se inició la construcción del convento de monjas carmelitas. Se consiguió un lote para trasladar la imagen de san Lorenzo y levantar una iglesia, coyuntura que coincidió con la orden del gobernador de abrir calles; este fue el origen del barrio Mundo Nuevo (ver ilustración 14). En las inmediaciones del marco de villa, por la salida hacia Santa Fe, se proyectó y se gestionó la construcción de la capilla y el hospital de San Juan de Dios. En cercanías a la quebrada, se dio inicio a la casa de la fábrica de aguardiente; su proyectista, un ingeniero, llevó agua hasta la plaza, que se adornó con una pila en el centro.

Entre pleito y pleito se construyó un puente sobre la quebrada (unos construían en el día y otros lo destruían en la noche), para facilitar el tráfico al otro lado de la villa. Se acondicionó un local para una nueva carnicería. A su vez, los devotos de san Francisco recogieron fondos para levantar un convento y una iglesia, en los extramuros (ver ilustración 21), sobre terreno pendiente cerca de la quebrada. La construcción de la Casa de la Moneda era otra necesidad que se concretó en el casco urbano a una cuadra de la plaza Mayor.

Los peajes y los cobros por valorización fueron, entre otros, instrumentos que permitieron llevar a cabo obras como el camellón hacia los ejidos.

El visitador Mon y Velarde propició el abandono de esas viejas costumbres que no contribuían al bienestar y adelanto de la población. Les habló del ornato y la buena colocación de los edificios, les hizo notar que los primeros pobladores habían mostrado preocupación y celo por el orden urbano, dispuso que nadie podía edificar "dentro del marco de la villa, ni en sus arrabales, sin acudir por licencia al cabildo"⁴⁶. Las calles, hasta entonces sin nombre oficial, fueron renombradas, sobre un plano que se mandó a levantar.

⁴⁵ Silvestre, Francisco, *Relación de la provincia de Antioquia*. transcripción, introducción y notas por David J. Robinson. Medellín, Ediciones Especiales, Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia. 1988.

⁴⁶ Robledo, Emilio. Bosquejo biográfico del Señor Juan Antonio Mon y Velarde, visitador de Antioquia 1785-1788. Banco de la República, Bogotá, 1954, tomo segundo, p. 230.

El debate del bien público, en un centro urbano que recibía presiones para su expansión tampoco se haría esperar. "Un pleito famoso"⁴⁷ por la apertura de unas calles bien próximas a la plaza mayor (y dentro del marco de las ocho cuadras) revela apreciaciones contradictorias respecto al estado físico de la estructura urbana de Medellín a finales de siglo.

Unos, entre ellos el abogado Uribe, alegaron que la villa no requería abrir calles, porque sus solares no se ocupaban, lo cual resultaba contrario a lo que se apreciaba en el plano dibujado para el efecto. La evidencia la daba el oidor Mon unos años antes, al ordenar al cabildo no dar licencia para levantar vivienda en los vecindarios de la villa.

El pleito también dejó entrever que la villa resultaba impenetrable en tiempos de invierno; la apertura de las calles era una necesidad que se impondría con el tiempo. La dificultad se hallaba en el taponamiento de las entradas y salidas que se encontraban en las inmediaciones de los huertos y sembrados de las estancias.

Los efectos de la política borbónica, vistos desde sus estrategias para establecer riquezas, aumentaron no sólo las arcas de la corona pues en la provincia de Antioquia, el oro, la agricultura y el comercio proporcionaron mejoras a sus habitantes así como a los de la villa de Aburrá.

El escribano Benítez presenció el devenir del siglo XVIII, y en su obra *El Camero de Medellín* anotó: "Aquel tiempo era el Siglo de Oro supuesta la opulencia de los habitantes y los cómodos arbitrios que prosperaban la República, y la generosidad de sus moradores" -década de los setenta-⁴⁸.

Razón del mismo pleito son dos planos (1790-1791) que nos han ayudado a verificar, comparativamente con documentos de la época, algunos aspectos del orden físico de la villa. Estos planos, fueron objetados en su momento por las partes del pleito (ver ilustraciones 13 y 14).

En este punto es necesario tener presente que Medellín y en general el valle de Aburrá, como centro de comercio regional, abastecieron una significativa zona de la provincia, recibiendo así un gran tráfico de *gente que viene y gente que va*, que no permanecía en el núcleo urbano pero que requería el acceso a él.

Extender la mirada a lo que ocurrió en Hispanoamérica durante el siglo XVIII nos aproxima a determinar qué dejó la Colonia en la estructura física de Medellín.

⁴⁷ Lo denominó así el historiador Roberto Luis Jaramillo, quien tuvo que recurrir a más de cuatro archivos de colecciones públicas y privadas para esclarecer los sucesos de finales del siglo XVIII en Medellín. Ver en *Cartografía urbana de Medellín: 1790-1950*. Concejo de Medellín 1993.

⁴⁸ Benítez, José Antonio, *El camero de Medellín*, p. 145.

Lima, La Habana, Buenos Aires, Panamá, Santafé de Bogotá contaron con proyectos de grandes palacios, casas de moneda, cuarteles, bibliotecas, teatros, aunque no todos se hicieron realidad. La transformación física de la ciudad hispanoamericana se desplazó paralelamente a los cambios sociales, económicos y culturales de la Ilustración.

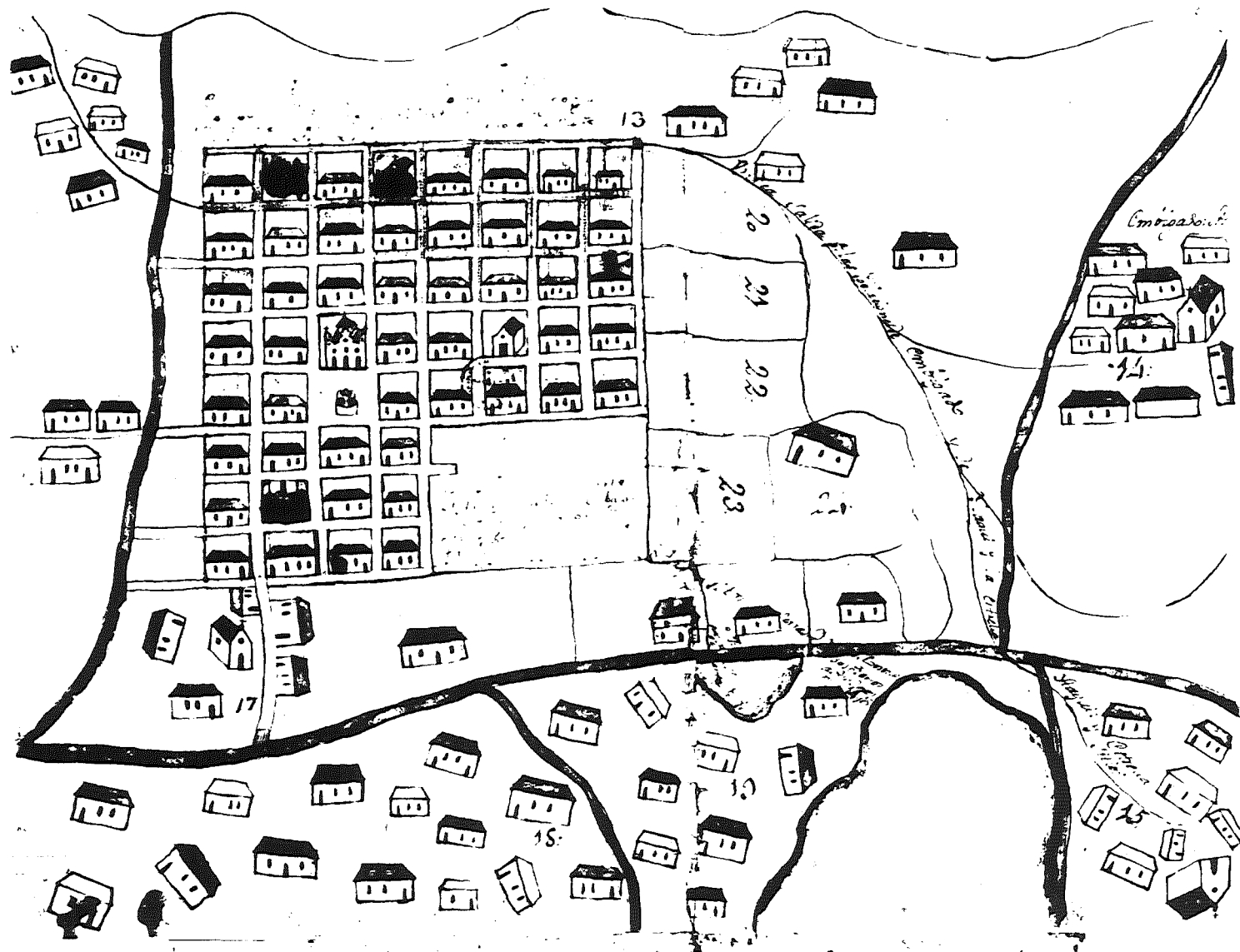
El paisaje urbano de la cuadrícula del modelo indiano se alteró. Las jerarquías de la trama urbana evolucionaron y el espacio público modificó el trazado. Se llevaron a cabo reordenaciones de calles y plazas, definición de bordes, creación de alamedas y paseos, y se abrió uno que otro jardín botánico. Para concretar estos cambios, se corrigieron e introdujeron instrumentos de control municipal, la elaboración de planos catastrales y la exigencia de permisos para nuevas construcciones. Paralelamente se decretaron ordenanzas de control para las edificaciones cuyos objetivos apuntaron a mejorar el ornato y la comodidad. En esta voluntad de cambio de las estructuras arquitectónicas confluyeron las intervenciones de ingenieros militares y de religiosos con formación en el campo de la construcción y la estética.

La aplicación de nuevas técnicas de construcción, el conocimiento del manejo de materiales y de normas de composición ampliaron las posibilidades de levantar edificios en la ciudad hispanoamericana; con ello, su fisonomía adquirió características particulares de un *nuevo orden*.

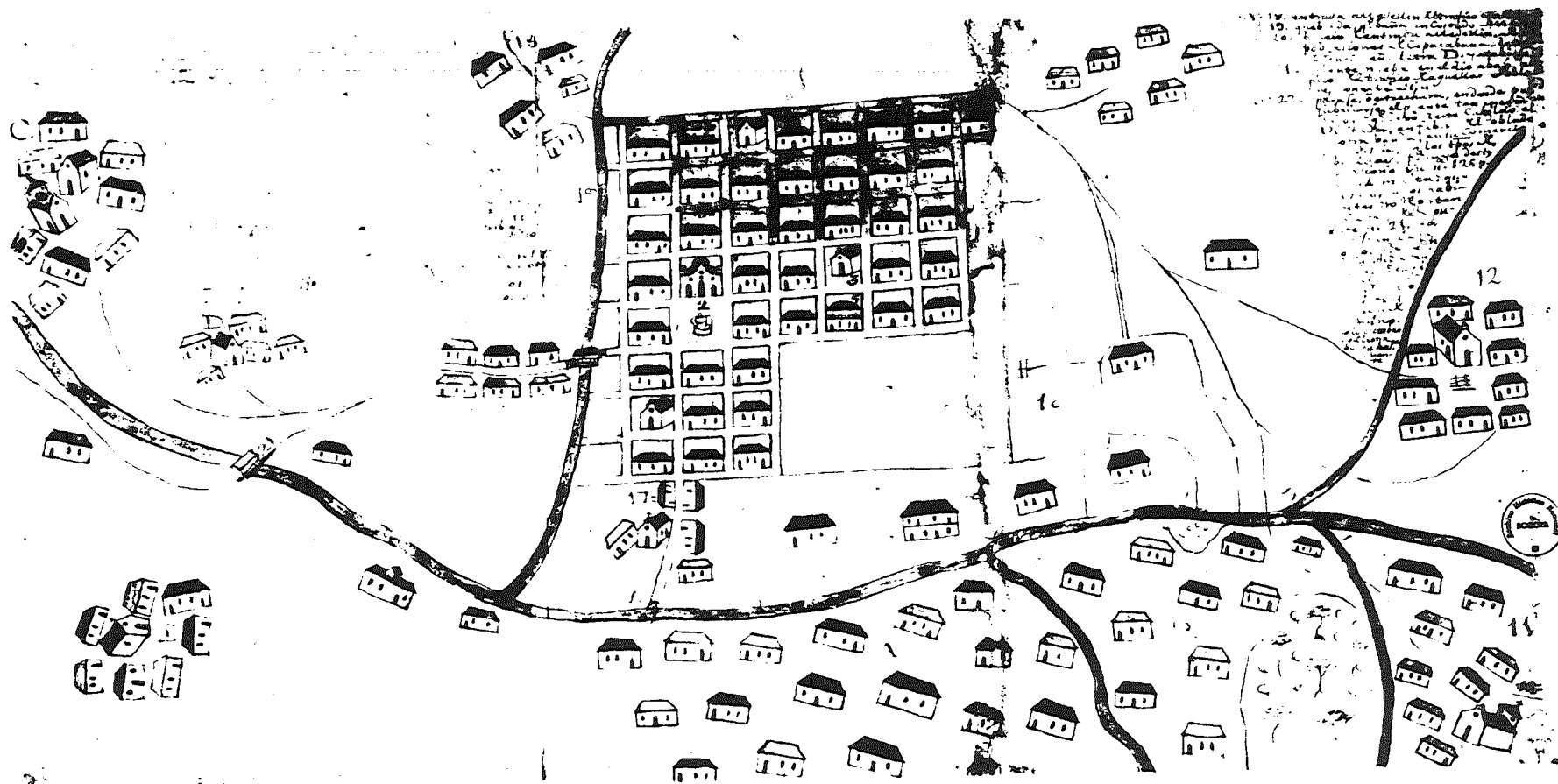
Con los proyectos de obras públicas y con las nuevas construcciones, en el casco urbano de la villa de Medellín también se verificaron cambios; si bien alejados de los *modelos de las cortes de la metrópoli*, bastaron para consolidar la estructura urbana del modelo indiano en esa villa.

Esas estructuras arquitectónicas (los conventos y el hospital) que jalonaron pobladores en sus vecindades, proporcionaron esa condición que genera el *hecho urbano* permitieron desarrollar el tejido urbano que conformó el marco de la villa, sin que fuera necesario completar las ocho cuadras en el sentido norte-sur.

En síntesis la Colonia dejó un sitio definido, en el centro gravitacional del valle, determinado con unos límites, con calles, plazas, plazoletas, parroquias, barrios, una traza de características coloniales, una conformación de manzanas, con estructura predial y tejido urbano determinados por unas casas y solares; unos entes administradores de la política y la justicia; habitado por una comunidad social, conformada por una élite de comerciantes, agricultores y mineros, por unos blancos y mestizos dedicados a los oficios manuales, y unos mulatos, indios y esclavos que prestaron servicios a toda esa comunidad.



- 6: Terrano Viejo q. tiene corral Viejo Viejo con inclusiones de otros terrenos de la zona.
 7: Corral Viejo y alrededores p. la construcion del Puerto q. cuando se construyó el P. Viejo y el P. Nuevo.
 8 y 9: Terrano Viejo q. los mas cercanos p. el P. Viejo y el P. Nuevo de la zona.
 10: del P. Viejo y el P. Nuevo: Embudo: Viejo y la Calle Vieja de los P. Viejo y el P. Nuevo q. se abren hacia el S. E.
 11: Vieja salida p. el trafico y comercio de las Poblaciones 14 y 15.
 17: Vieja entrada de las Poblaciones 18 y 19 p. la comunicacion con la Villa.
 20: 21: 22: Mangas de la Calle.
 23: Urbanización de particulares.

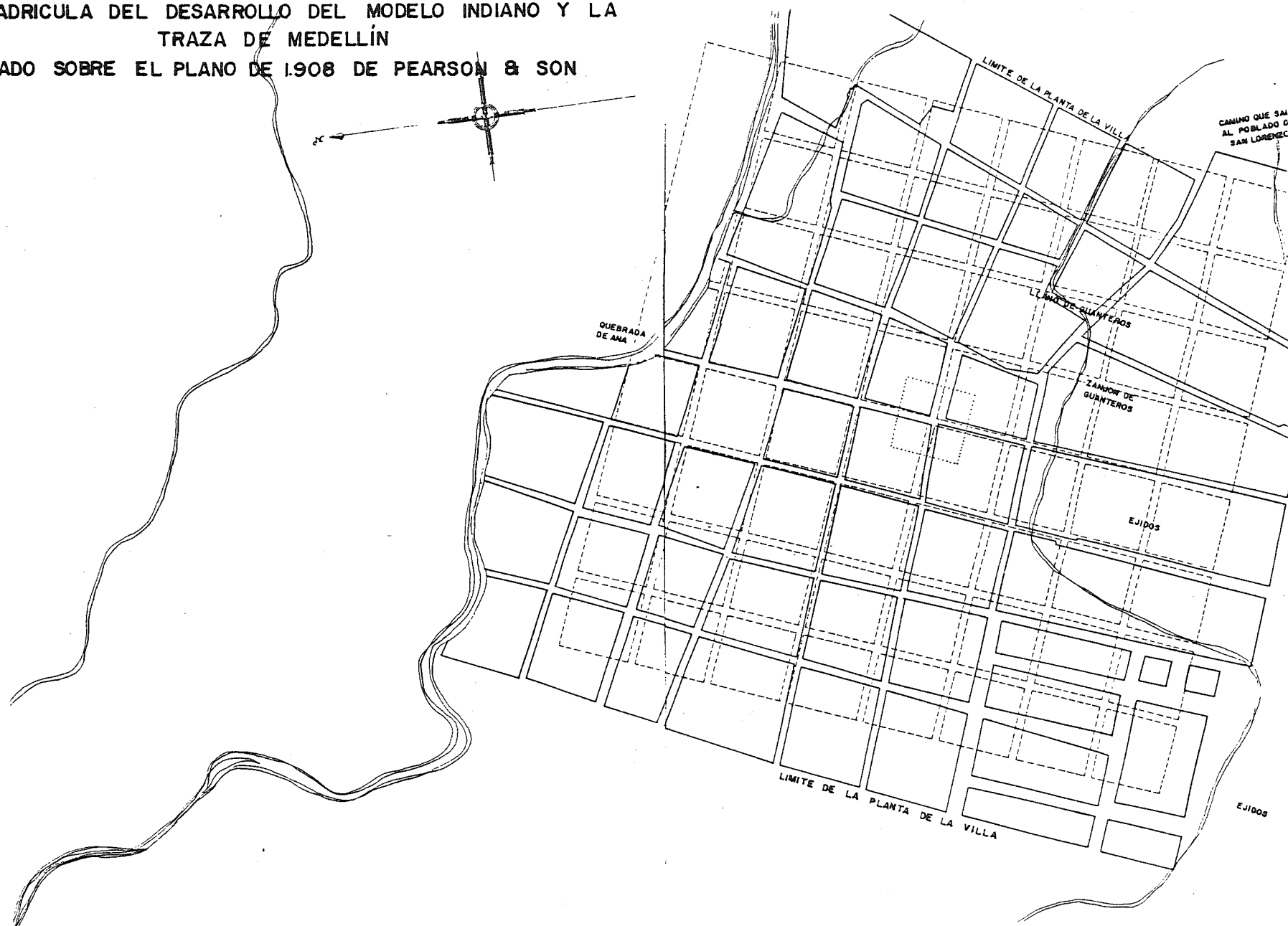


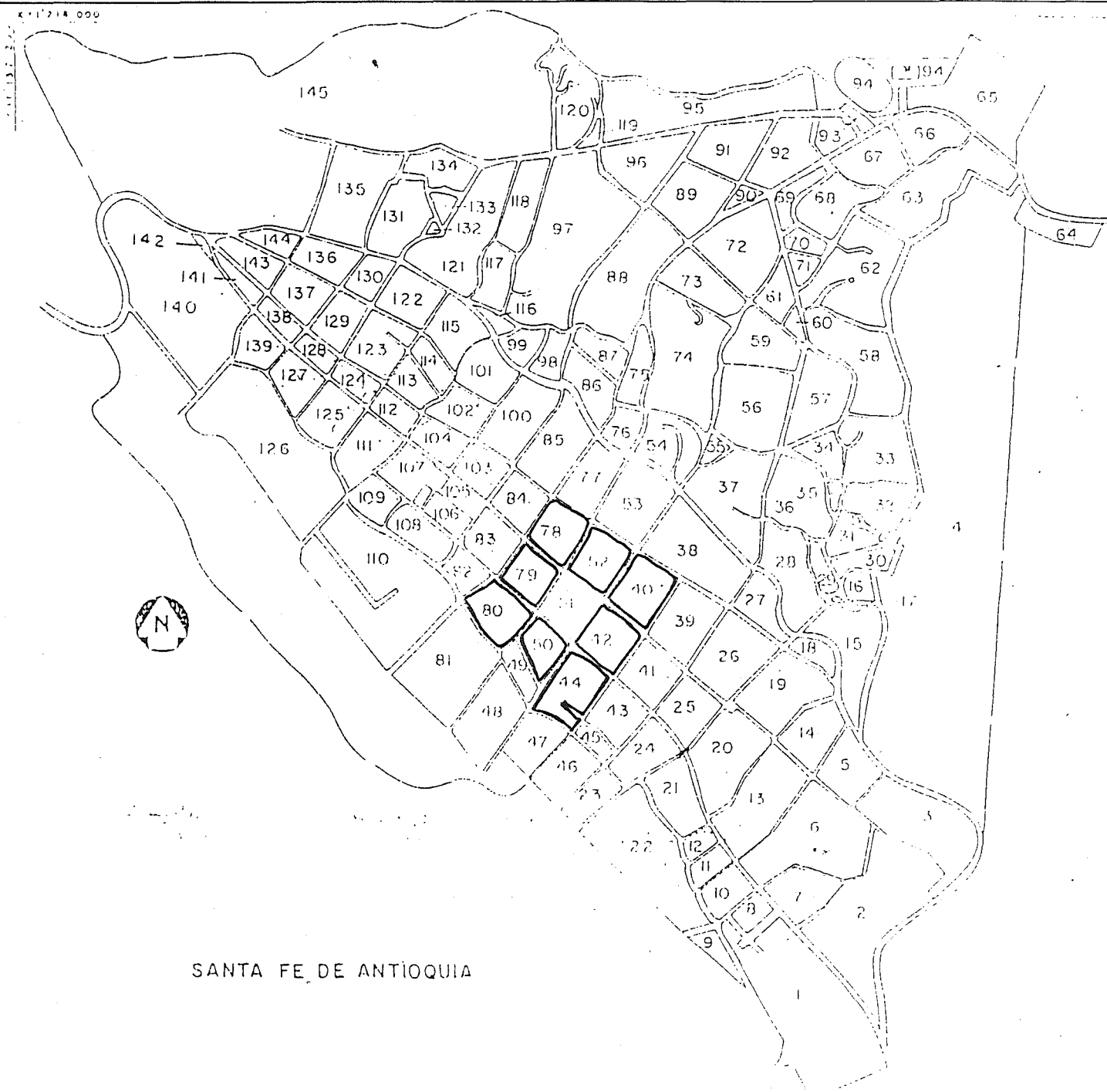
TOMO 271.1.778, 1 DE ESCRIBANOS DE MEDELLIN
LEVANTADO SOBRE EL PLANO DE 1.908 DE S PEARSON & SON



MEDELLÍN 1.678

VILLA DE NUESTRA SEÑORA DE LA CANDELARIA DE MEDELLÍN
LA CUADRICULA DEL DESARROLLO DEL MODELO INDIANO Y LA
TRAZA DE MEDELLÍN
LEVANTADO SOBRE EL PLANO DE 1908 DE PEARSON & SON

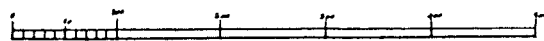
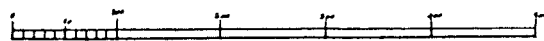




SANTA FE DE ANTIOQUIA

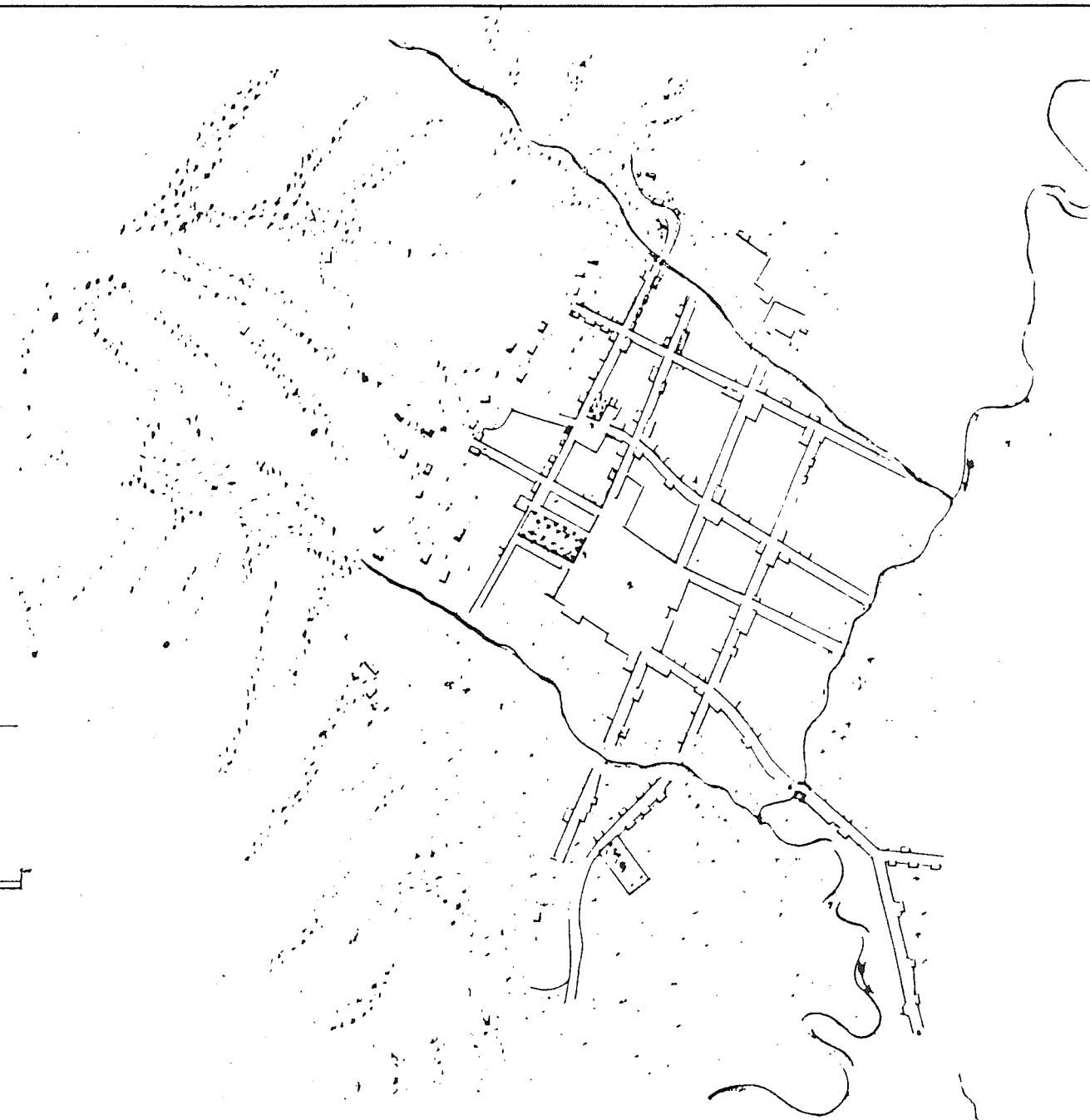
Explicacion.

1. Iglesia q' se esta edificando.
2. Plaza Publica.
3. Iglesia de Jesus.
4. Fundacion de Oros.
5. Cementerio.
6. Puente Publico.
7. Rio de Marinilla.
8. Camino de Rio-Negro.
9. Camino para Sanos-Fe.



Escala de 500. varas Castellanas.

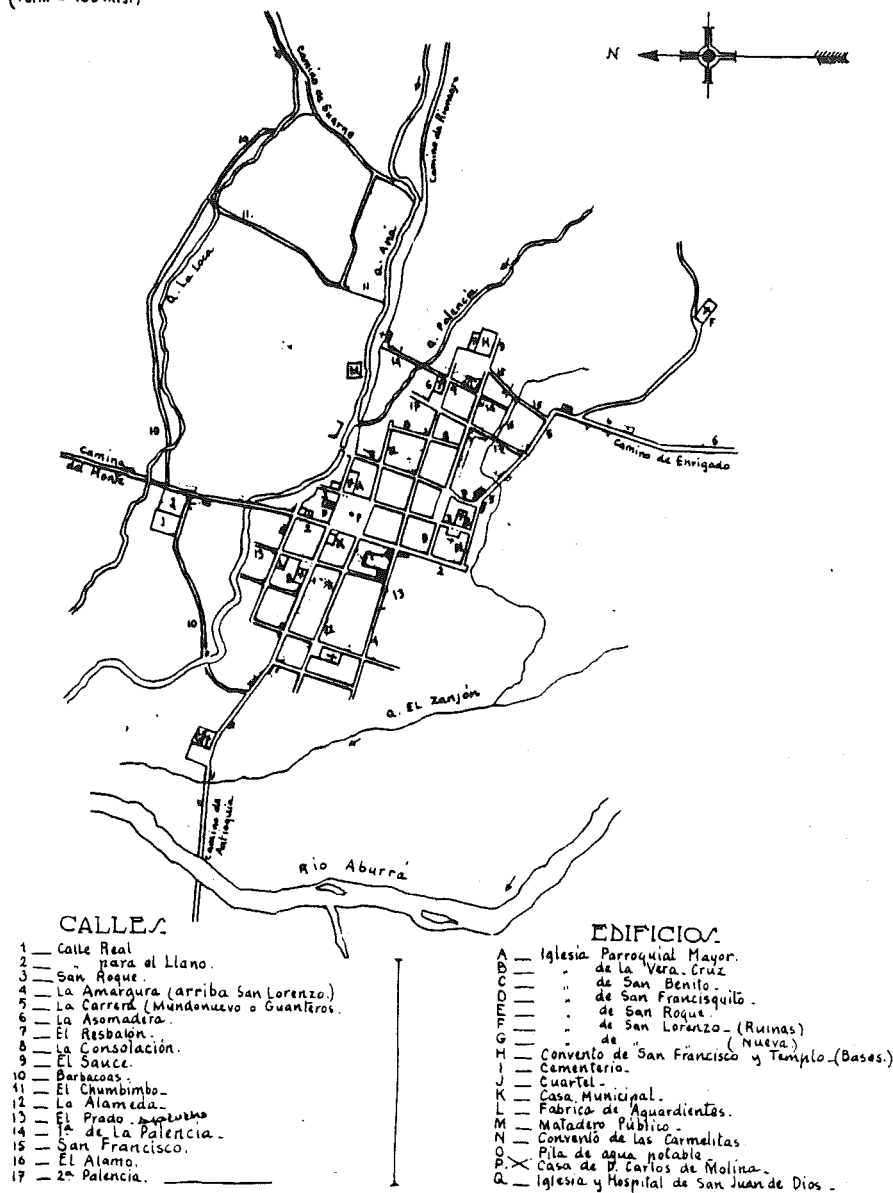
10



MEDELLIN EN 1800.

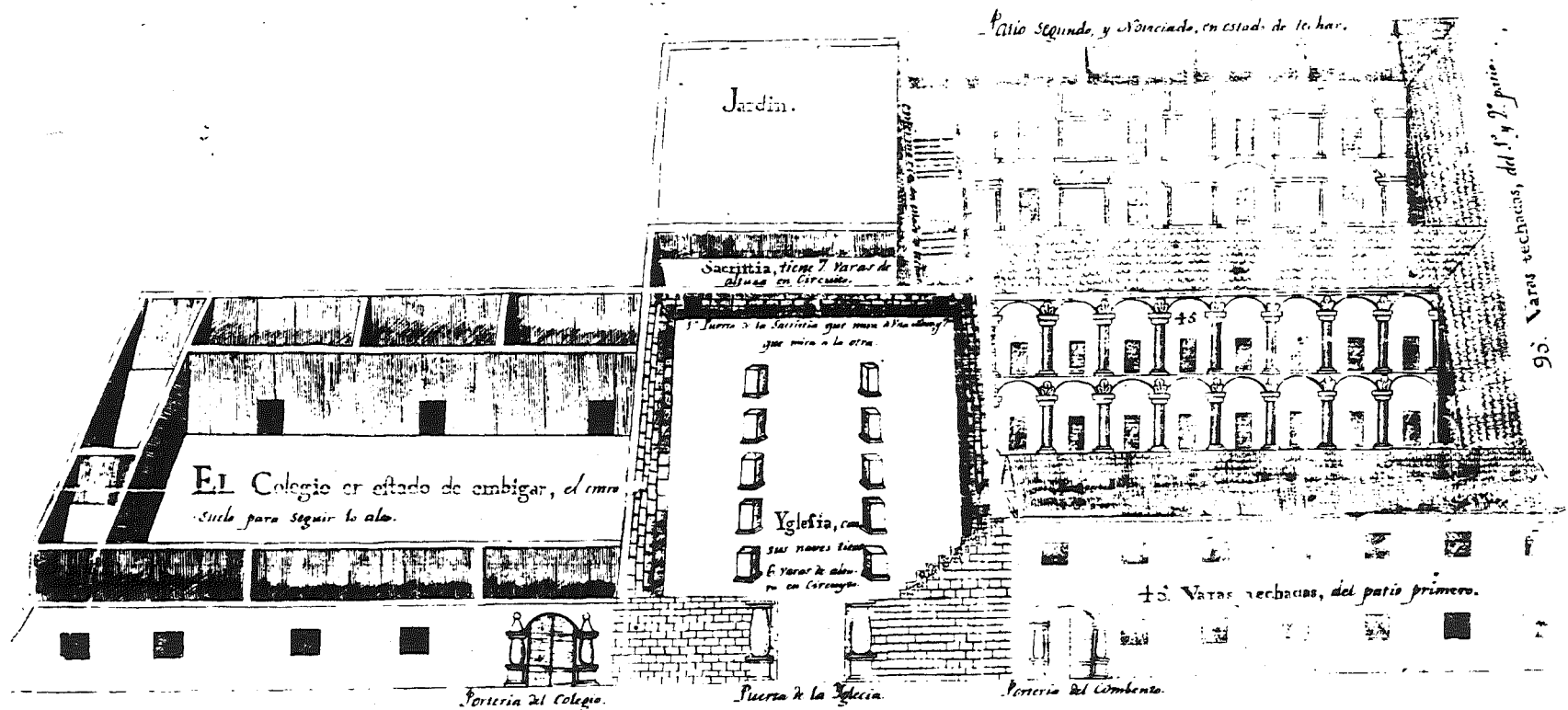
Reconstrucción del Dr. Alvaro Restrepo L.
(Reformada por H. M. R.)

ESCALA 1:10,000
(1cm = 100 mts.)



Estado actual que manifiesta la obra del Convento, Iglesia y Colegio de N^{ro} Serafico Padre San Francisco de Medellin.

Se dio principio a esta obra el dia 2 de Agosto de 1803.



III. LA TRANSICIÓN Y EL MODELO DE CIUDAD POSLIBERAL

3.1. AUSENCIA DEL PROYECTO URBANO EN LA CIUDAD DECIMONÓNICA

Esta investigación plantea la inexistencia de medidas de orden y prácticas de carácter urbanístico, es decir, de un pensamiento o un proyecto que abordara el diseño físico-administrativo de la ciudad de Medellín durante el siglo XIX. En este capítulo se exponen de manera sucinta los fundamentos de esta hipótesis, que se puede cotejar con el pensamiento del arquitecto Germán Téllez, quien en distintas publicaciones ha abordado la temática de la ciudad del siglo XIX en Colombia¹. Inicialmente se describen la sociedad de Medellín y la ciudad del siglo XIX, se pasa luego a exponer los avances del urbanismo y las motivaciones que proclamaron esta ciencia, profundizando en el modelo de ciudad posliberal, pues constituyen el marco para la verificación del Medellín Futuro, como propuesta de ensanche.

Para finalizar este capítulo se describe también el proyecto de Medellín Futuro que se inicia en 1890 pero sin logros definitivos y con acuerdos municipales que se derogarán, se aborda esta etapa como primera fase.

Sin embargo, para evidenciar las transformaciones de la ciudad desde 1890 hasta 1937 (que comprende la vigencia de los acuerdos en dos fases del proyecto e incluye el acuerdo definitivo por el cual se adopta el plano de 1913, que retoma el de 1890), el análisis del Medellín Futuro transcurre en dos capítulos continuos que se desenvuelven paralelos a la misma concepción y desarrollo del plano. A través de las descripciones de la ciudad en 1890, 1913 y 1937, se puede constatar cómo este período transformó y cualificó a la ciudad de Medellín.

Se presentan como variables de análisis los instrumentos propios de la misma urbanística de finales del siglo XIX y principios del XX, las vías, la cuadrícula, los temas de la salubridad, el ornato y el transporte, ubicando en tal proceso los mecanismos que surgieron como condición cultural, en una situación social de crisis, como reflejo de una sociedad capitalista en formación.

¹ Manual de historia de Colombia, *Historia social, económica y política*. Tomo III. Bogotá, Procultura-Colcultura, 1982.

Negada la intervención urbana como proyecto del siglo XIX, el reconocimiento a este se perfila desde dos frentes; por una parte, desde su afán por las obras públicas y de comunicación, por la otra por su proyecto educativo que buscó capacitar a los habitantes de Medellín y aproximarlos a la idea de progreso, potenciando un sinnúmero de transformaciones que con la voluntad de los ciudadanos del siglo XX se hizo realidad, si bien los prolongados procesos bélicos decimonónicos impidieron realizar grandes inversiones en las ciudades americanas recientemente independizadas, como lo afirma el arquitecto Ramón Gutiérrez².

3.1.1. DE VILLA A CIUDAD

El médico liberal Manuel Uribe Ángel, que propició los nuevos aires de un movimiento civilizador en Medellín, escribía en 1891 que toda la provincia de Antioquia al principiar la guerra de Independencia contaba con 80.000 habitantes, de las cuales 5.000 correspondían a Medellín³.

Fue el gobierno de la primera república de Antioquia el que concedió a Medellín y Marinilla el título de ciudades, para equilibrar las jerarquías político-sociales entre ellas, Santafé de Antioquia y Rionegro. Se necesitó más de una década para que estas dos poblaciones perpetuaran el título. Ya para 1926 la ciudad de Medellín asumiría funciones administrativas como capital de la provincia de Antioquia.

Los resultados de los esfuerzos del siglo XIX, encaminados a preparar a sus habitantes, provisionaron a Medellín de hombres públicos y empresarios, configurando una élite que cumplió por el resto de siglo con el compromiso histórico de sacar adelante una nueva nación en su condición de representantes de sus respectivas regiones.

3.1.2. EL TERRITORIO, LOS COMERCIANTES Y LA ÉLITE

El auge en la exportación de productos agrícolas, que se promovió desde "el reformismo de medio siglo", propició la recuperación de antiguos terrenos sin explotar durante la Colonia, realidad que se alcanzó gracias a las intervenciones de obras públicas, tales como caminos y algunos puentes. Como consecuencia de esa dinámica económica, durante el final de siglo, y se establecieron nuevas relaciones dentro del

² Gutiérrez, Ramón. "La ciudad iberoamericana en el siglo XIX", en *La ciudad hispanoamericana: el sueño de un orden*, Madrid, CEHOPU, MOPU, 1989.

³ Uribe Ángel, Manuel, "Cartas a Isidoro Laverde" *Revista Literaria*, carta 3ª, 1891, p. 313.

territorio. Algunos centros regionales aumentaron su población y, con ello, su comercio y la prestación de servicios complementarios, lo cual modificó la distribución demográfica de la provincia y su funcionalidad.

Pese a la explotación minera, la economía continuaba centrada en el campo, básicamente en la producción del café que se explotó para las exportaciones; demandando un proceso de preparación, empaque y almacenamiento, que se realizaba en la ciudad de Medellín en las manufacturas denominadas trilladoras, comprometiendo así a la ciudad con las actividades del campo y con los asuntos de finanzas y mercadeo. La necesidad del agua amarró a estas fábricas a localizarse cerca de las quebradas y en la periferia de la ciudad por razones de accesibilidad. Con excepción de las trilladoras, la industria no constituía aún un factor determinante que modificara la vida artesanal y aldeana. Por ello la ciudad mantuvo los rasgos eminentemente coloniales en el centro, y el crecimiento hacia la periferia estaba por consolidar.

La vida económica de la ciudad de Medellín estuvo siempre estrechamente vinculada con el comercio. En el siglo XIX los comerciantes antioqueños ganaron habilidad y experiencia en el manejo de las finanzas, pues se asociaron y realizaron transacciones de capital que acompañaron con las actividades mercantiles, y a partir de 1870 se fundaron bancos privados. Ese frente mercantil permitió abrir nuevas rutas, pues se establecieron casas comerciales tanto en Colombia como en el exterior. También estos comerciantes proporcionaron los medios para reducir los obstáculos en la comunicación con los ríos Magdalena y Cauca y con el golfo de Urabá, mermando así las dificultades para penetrar y recorrer el territorio antioqueño durante este siglo.

Como se mencionaba anteriormente, en Antioquia la producción de bienes fue muy escasa, con excepción del oro y algunos productos de primera necesidad que salían al mercado local, los comerciantes importaban casi todos los bienes de consumo. En la última década del siglo XIX se organizaron algunas pequeñas industrias en el valle de Aburrá, entre ellas telares.

La idea de "civilización" se hacía presente tras la aculturación surgida del intercambio comercial y de la preparación de profesionales en Europa y Estados Unidos, experiencia que recogió y proyectó la élite como parte del complejo proceso de inversión de capital e importación de tecnología.

Todas estas realidades afectaban la dinámica de la capital de la provincia, por ello el Estado soberano se vio obligado a recoger distintas iniciativas, como la construcción de dos carreteros en la ciudad de Medellín, uno en sentido norte y otro al sur, con sendos puentes sobre el río Medellín. Estas obras trajeron nuevas

perspectivas para la actividad urbanizadora de la ciudad, pero como existía una diversidad de características físicas entre aquellas tierras, no se realizó un desarrollo homogéneo.

El historiador Roberto Luis Jaramillo, estudioso de las genealogías antioqueñas, afirma que ni en Medellín ni en Antioquia en general emergió una nueva clase social, caso atípico para Latinoamérica donde las prebendas militares entre otras posibilitaron los ascensos sociales, pues aquí "las viejas élites coloniales" mantuvieron -con una que otra excepción- su estatus de privilegios durante todo el siglo XIX. Junto a esta élite tradicional se destacaron técnicos e inversionistas extranjeros, especialmente ingleses, suecos y franceses, quienes contrajeron matrimonios con antioqueñas y desempeñaron un papel decisivo en el porvenir del departamento.

3.1.3. LA CIUDAD Y EL SIGLO XIX

En la década de los cuarenta, las prácticas culturales en el campo de la higiene y la ineficacia de los administradores locales para responder a la demanda de obras de infraestructura en un centro urbano en crecimiento sumergieron al centro de Medellín en pésimas condiciones de aseo y por ende lo transformaron en foco propiciador de enfermedades, los solares con sembrados, porquerizas, pesebreras e improvisadas letrinas, y servidumbres de aguas negras dieron buena cuenta de ello. Para superar la crisis, se hizo necesario que el gobernador interviniera y se suministraran a la población alternativas de manejo de despojos orgánicos. Medellín pudo contar con acueducto y alcantarillado adecuados sólo en los albores del nuevo siglo XX, después que la población padeciera enfermedades e incomodidades, que se adecuaran unas tierras para albergar a los nuevos habitantes, que los particulares especularan con los acueductos privados y que profesionales comprometidos con la administración propusieran alternativas de financiación para el proyecto del tendido de la tubería de hierro.

Mediante la descripción de Medellín de 1870 de don Isidoro Isaza⁴, un comentarista de la revista llega a la conclusión de que las obras faltantes en Medellín como vías férreas, museos, monumentos públicos, biblioteca públicas, teatros, casinos, fábricas y arsenales, coches y carros y aparatos para el alumbrado público, clasifican a la ciudad alejado de "todo lo que la civilización y los adelantos modernos podrían regalar a Medellín"⁵, lo que nos prefigura una idea más cercana a la concepción de aldea en su forma física, pues en cuanto a los negocios alcanzaba otras atribuciones más contemporáneas.

⁴ Isaza, Isidoro, "Descripción de Medellín en 1870", en *Crónica Municipal*, No. 1173, Medellín, 18 de nov. de 1940, p. 5420

⁵ *Ibid*, p. 5424. El comentario lo hace F. de P. Muñoz.

3.1.3.1. LAS CALLES Y LA ARQUITECTURA DE LA CIUDAD

En la misma descripción de Isidoro Isaza se habla de unas calles "de mediana anchura, empedradas, torcidas en la parte más antigua y rectas en las recientes, de aceras estrechas e interrumpidas y, estilo español, desaguadas por el medio"⁶.

Respecto a la plaza principal observa" (...) cuadrilátero circundado de casas de dos pisos, bien construidas y elegantes; no carece de majestad: su piso es igual empedrado y en el centro se levanta la pila" (ver ilustración 14). Y sobre el paseo de La Playa comenta que estaba engalanado por hermosas quintas.

El plano de 1875, levantado por los estudiantes de ingeniería civil de la Universidad de Antioquia, evidencia los cambios físicos que se registraron por entonces en la ciudad (ver ilustración 15).

Los puentes sobre las quebradas Santa Elena y Palencia propiciaron a su vez el trazado de nuevas calles. Algunos son rectos, otros muestran la irregularidad del loteo. Junto a las salidas hacia Rionegro y Guarne, al oriente, y hacia Envigado, al sur, sobrepasan el círculo imaginario formado con las construcciones del mismo siglo alrededor del núcleo colonial.

Estos caminos con trazos espontáneos, en los que se radicaron artesanos y el común del pueblo, propiciaron malformaciones de la retícula que ni siquiera la "racionalidad" de quienes pensaron y transformaron la ciudad a principios del siglo XX pudo borrar.

Los intentos de mejoras de las calles se echaron atrás, pues el Concejo de 1888 acordó ampliar calles y avenidas, junto con la obligatoriedad de pedir permiso de construcción y solicitar el hilo, pero las actitudes aún vigentes del pensamiento del *laissez faire*, no permitieron que estas se consolidaran.

Este mismo concejo de 1888 tomó parte en las finanzas municipales y obligó a particulares a abandonar los negocios de sacrificio de ganados, y organizó la plaza de mercado asignándole una concesión al señor. Flórez, que se obligaba a sacar de la plaza central tal mercado y llevarlo a un edificio cubierto en las afueras de la ciudad.

⁶ *Ibid*, p. 5421

Unos años después surgieron en Medellín improvisados paseos⁷, cuando ya en muchas ciudades latinoamericanas se recogían las historias de los paseos y las alamedas que, con su arquitectura de nueva estética, engalanaban las ciudades. Correspondió a la geografía del

valle suplir el atraso sociocultural que ignoró: la estética, la comodidad y el orden en una sociedad de costumbres y actividades libertarias en cuanto a control social se refiere.

Quedaría en manos de los comerciantes y nuevos profesionales cambiar la estética de la ciudad. El Estado no asumió esta transformación arquitectónica por cuanto la apropiación de los bienes eclesiásticos, consecuencia de las acciones de la desamortización de 1861 decretada por el general Mosquera, le permitió usufructuar muchas de las casonas y los conventos coloniales de las distintas órdenes religiosas.

3.1.3.2. URBANIZACIONES

Durante los primeros años de la segunda república pasó inadvertido el crecimiento del casco urbano medellinense. No obstante, desde distintos frentes de actividad, ciudadanos de proyección rentista se dedicaron a comprar tierras al otro lado de la quebrada de Santa Elena; para mejorar las condiciones de vida y elevar el precio de las tierras, se comprometieron en la rectificación de callejones, el tendido de acueductos privados, la apertura de nuevas vías y la construcción de puentes. Pasado el medio siglo, un ingeniero inglés donó un par de lotes, uno para dedicar una plaza a Bolívar y el otro para levantar la catedral diocesana de los antioqueños. La plaza era la más espaciosa y regular de los escasos espacios públicos existentes, conformada por un rectángulo de 150 metros de lado, de piso nivelado y encasajado, y rodeada por árboles, su trazado también se debe al inglés Tyrrell Moore

El nuevo proyecto de "parque público" introdujo tímidamente otros horizontes de construcción para la ciudad, allende los límites de la villa colonial, franqueando la quebrada. Esa misma quebrada que determinó un acomodo del embrión de la retícula del modelo de urbanismo colonial, siglo y medio después articularía una nueva trama urbana.

Por esos años, la élite incrementaba su número, a causa del regreso de los hijos de quienes habían creado colonias agrícolas y se dedicaban al comercio. Villa Nueva se consolidó como asiento de esta élite, convirtiéndose en generadora de los urbanizadores al norte de la ciudad. A finales del siglo, el barrio

⁷ Uribe Ángel, Manuel, *op. cit.*, año II, 1891.

mostraba una tipología de vivienda con novedosos elementos arquitectónicos, introducidos ya por manos profesionales dentro del modelo establecido. Los cambios son visibles en el plano de 1947, trazo de don Hermenegildo Botero (ver ilustración 22).

Las tierras del sur de la ciudad colonial, que no fueron compradas por el cabildo de 1678 cuando se procedió a repartir los solares de la villa y que en el siglo VIII causaron infinidad de problemas hasta cercar la misma, no permitieron la penetración de las calles sino durante las primeras décadas del siglo XIX, lo que propició una densificación en la cuadrícula colonial y una presión a los urbanizadores tanto al norte, el caso de la misma Villa Nueva, como al oriente.

A finales del siglo XIX, al salir la plaza de mercado de la plaza principal, que relativamente conformaba el centro de equidistancia de la ciudad, se pensó su traslado con la construcción de tres edificios: uno al oriente -como ya se comentó- otro al norte y otro al sur.

Para ese entonces en el sur aún no se habían llenado las manzanas que conformaban el viejo marco de villa colonial. En esa última década del siglo estuvo en manos del ingeniero Juan Enrique White el trazar ese barrio del sur, que terminarían de prefigurar el plan de la villa de Medellín que soñaron quienes propendieron al ornato público durante el siglo XVIII, y que tan sólo en 1906 se visualizaría en el plano topográfico de Medellín. Tierras que estarían disponibles una vez que se intervinieran con obras de infraestructura, pues su localización cercana a quebradas y zanjones, las volvía anegadizas.

En el barrio tuvieron asiento la plaza de mercado y de ferias, generando un centro de comercio que se relacionaba directamente con el parque de Berrio, caracterizado por el intercambio de bienes a nivel regional. Este espacio en la segunda década del siglo XX se convierte en el paradigma del desarrollo de la ciudad, pues con nueva arquitectura, trazado vial, plaza con un monumento a quien hizo posible tender el ferrocarril en la quebrada región antioqueña, y las terminales de dos líneas del ferrocarril, una de ellas con la edificación más lujosa de la época, no encontraba entorno semejante en la ciudad. Proyecto Guayaquil, ese sentido de continua movilidad, de dinámica económica tan intrínseco a la misma modernidad, con ese rasgo distintivo de nueva civilización personificado en las mismas comunicaciones.

Sobre el oriente, tal vez por la topografía, con pendientes y ligeras depresiones que conforman las quebradas, se generaron nuevas dimensiones y proporciones de manzanas que se alejaban de la regularidad y la continuidad de la funcional trama colonial. Fueron los urbanizadores privados los encargados de alejar de cualquier idea de orden aquel nuevo trazado, que no respondía más que a la inmediatez del inversionista. Estas tierras con vocación de albergar urbanizaciones por sus facilidades de

abastecimiento de agua, y alejadas de las riberas del río (que en épocas de invierno con los desbordamientos generaban diversas enfermedades en los habitantes), fueron blanco de la especulación. Su trazado de manzanas de grandes dimensiones, con lotes y mangas de engorde, lo interviene el Medellín Futuro pasado el siglo, para darle continuidad a la trama colonial hasta entonces predominante.

Entender los cambios de la estructura urbana del Medellín del siglo XIX es aceptar que esta consolidó la estructura colonial, y que el medio -político, social y cultural- no contó con las condiciones requeridas para propiciar un proyecto urbano de ordenamiento de las nuevas urbanizaciones.

3.2. MODELO DE CIUDAD DECIMONÓNICO EUROPEO

En el proceso de industrialización de la ciudad europea, durante la primera mitad del siglo XIX, las acciones encaminadas a mantener la autonomía de las iniciativas privadas provocaron un caos urbano. Las clases altas abandonaron los predios centrales y la población en crecimiento se abigarró en el centro. Quienes marcharon hacia la periferia no delimitaron con anterioridad su territorio. Así, los jardines de la aristocracia se sobresaturaron de construcciones, se subdividieron a más no poder los palacios y las mansiones y se ocuparon con industrias los restantes espacios libres. El tráfico sobrepasó la estrecha dimensión de las áreas centrales. El alcantarillado y las demás obras de infraestructura agotaron su propia medida, los excrementos se desbordaron a las calles y hasta las chimeneas llegó la peste.

Estos cambios exigían nuevas formas de afrontar el crecimiento urbano. Con la revolución de 1848 se deja de lado la consigna liberal de la no intervención del Estado en los mecanismos sectoriales y se recuperan los instrumentos de control concebidos en la primera mitad de siglo para llevar a cabo las transformaciones de la ciudad.

Afirma Benévolo: "La burguesía victoriosa establece de este modo un nuevo modelo de ciudad"⁸. En este modelo la iniciativa privada se ve limitada por la intervención de la administración encargada de establecer las ordenanzas y llevar a cabo las obras públicas sobre un determinado y restringido entorno de ciudad. De esta manera se verifica el paso de la ciudad liberal a la ciudad posliberal. El modelo fue acogido rápidamente, permitió la organización de las grandes ciudades europeas (entre ellas se destaca París) y, como agrega el mismo autor, "sigue determinando todavía la organización de las ciudades en que vivimos"⁹.

⁸ Benévolo, Leonardo. *Diseño de la ciudad. El arte y la ciudad contemporánea*, Barcelona, Edit. Gustavo Gili, 1982.

⁹ *Ibid*, p.

3.2.1. MODELO DE LA CIUDAD POSLIBERAL

Según el estudio realizado por Leonardo Benévolo, entre los factores relevantes del modelo cabe mencionar los siguientes:

1. La administración pública y la propiedad inmobiliaria llegan a un acuerdo: se reconoce el espacio de competencia y se fijan con precisión los límites entre una y otra. La administración de la ciudad se encarga de suministrar el espacio mínimo necesario para que funcione el conjunto de la ciudad espacio e infraestructura pública. La empresa privada retoma el terreno urbanizado.

2. La utilización de los terrenos urbanizados depende de cada uno de los propietarios (privados o públicos). La administración ejerce control sobre éstos de forma indirecta, a través de las ordenanzas que determinan la línea de parámetro en función del espacio público y en relación con las construcciones circundantes. Al desarrollarse la ciudad, los propietarios se benefician con el aumento del valor de los terrenos; por tanto, la administración no recupera su inversión, los gastos van a fondo perdido y aquélla permanece en déficit.

3. Se condiciona el diseño de la ciudad a la línea de demarcación entre el espacio público y el privado, sin establecer diferencias para edificios con usos distintos.

4. La periferia muestra un perfil de baja densidad con residencias tipo *chalet* para estratos altos y acomodados, y otro de mayor densidad, con edificios de muchas plantas como solución de vivienda económica para estratos medios. Ante el aumento del costo de la construcción, entre la ciudad y el campo, se desarrolla especialmente un espacio compacto y homogéneo, que no permite otra clase de estructuras: el suburbio, alejado cada vez más de los centros de crecimiento económico de la ciudad.

5. Los defectos visibles de la ciudad posliberal: la excesiva densidad en el centro y la carencia de viviendas económicas se palian mediante "correctivos": los parques públicos y las casas populares construidas con el presupuesto público.

6. La ciudad posliberal se superpone a la ciudad antigua y tiende a destruirla: retoma la calle para darle carácter de calle corredor, elimina los espacios intermedios de uso semipúblico y el edificio adquiere carácter de objeto mutable. Se conservan los monumentos, las calles y las plazas principales en un nuevo contexto.

7. Los desequilibrios de la urbe suscitan una imagen de ciudad carente de estética: "la experiencia de la belleza se convierte en una experiencia excepcional y las obras de arte son consideradas como un tipo aislado de obra".

8. Los especialistas, necesarios para el funcionamiento de la ciudad, se ven resignados a desempeñar un papel secundario ante la combinación de burocracia y propiedad. La teoría se restringe al nivel superior, en tanto que la técnica se limita a la ejecución, con lo cual los temas particulares no se convierten en problemas de conjunto. El artista diseña el aspecto externo de las edificaciones, pero el producto urbano en conjunto escapa a cualquier control.

Para concluir su exposición, Benévolo observa cómo la propiedad inmobiliaria adquiere privilegios sobre la trama de intereses: "La forma de la ciudad es la que obtiene la mayor rentabilidad de los terrenos urbanos, es decir, la más rica en diferencias (un centro más denso y una periferia más despoblada, dividida en sectores de carácter diverso), aunque resulte ineficaz y costosa".

En esa ciudad, continuamente cuestionada por sus insuficiencias, se articula un aparato discriminatorio que reafirma la primacía de las decisiones de la clase dominante sobre la ciudad.

Resulta improductivo señalar las características de este modelo de ciudad posliberal sin entender el porqué del éxito de la transformación de París durante el segundo imperio, desde 1851 hasta 1870.

Varias circunstancias se sumaron en favor del proyecto, desde la ascensión al trono del emperador Napoleón III y el nombramiento del talentoso prefecto Haussmann; entre ellas el alto nivel de los técnicos y la promulgación de dos leyes muy progresistas: la de expropiación de 1840 y la sanitaria de 1850. A esto se añade la existencia de un programa coherente y a corto plazo, el cual comprendía nuevas calles, trazadas sobre la trama urbana preexistente y la franja periférica; nuevos servicios primarios: acueducto, alcantarillado, iluminación gas, red de transporte público (coches de caballo); nuevos servicios secundarios: escuelas, hospitales, cuarteles y en especial parques públicos y una nueva estructura administrativa (se desplazan los límites urbanos y se anexan los municipios vecinos). Como resultado, tanto la población de París como la renta del Ayuntamiento se duplicaron en este período de casi 20 años.

Para analizar la forma urbana, Haussmann recurrió a elementos urbanísticos tradicionales: la regularidad, la perspectiva sobre un edificio monumental, la uniformidad obligatoria de las fachadas y la disposición de los planos.

Respecto a la respuesta de los bulevares como tal es, que adquieren un valor cualitativo por excelencia en las intervenciones de Haussmann, Marshall Berman lo interpreta así: "(...) son los instrumentos de una burguesía dinámica y un Estado activo, decididos a modernizar rápidamente, a desarrollar las fuerzas productivas y las relaciones sociales, a acelerar la circulación de mercancías, dinero y seres humanos en la sociedad francesa y en el mundo"¹⁰.

Paolo Sica, respecto a la aplicación del modelo en América, dice: "El modelo europeo alcanza tal vigencia que hacia finales de siglo las ciudades americanas recurren a él. En centros donde el modelo tradicional de tablero funcionó durante todo el siglo XIX, se proyectó cortar el tablero mediante una red de grandes diagonales, insertar parques públicos y urbanizar los ambientes centrales como grandes composiciones arquitectónicas unitarias. Pero se obtienen únicamente modificaciones parciales: la rígida estructura tradicional se muestra difícilísima de cambiar"¹¹.

El modelo permitió dos grandes aplicaciones: una de ellas apunta a las grandes transformaciones del casco existente; la otra se inclina a impulsar el ensanche de la periferia, interviniendo prudentemente en el área central.

Françoise Choay reconoce dos tipos de actuaciones diferentes desde los orígenes de la ciencia del urbanismo, así: designa un procedimiento pragmático y sin pretensiones científicas, que busca modestamente regularizar y organizar, lo cual denomina "ordenación regularizadora", que identifica con las "grandes obras" de Haussmann (comenta que el verbo *regularizar* aparece repetidas veces en las Memorias del prefecto). Ocupa un papel precursor la intervención de París si se le compara con las actuaciones de Stubben y Wagner en Alemania y Austria, así como también con los planes reguladores de los urbanistas franceses Hénard, Prost y Jaussely. En esta instancia, le asigna una cualificación a las intervenciones, "urbanidad" que consistente en el ajuste recíproco de una forma de tejido urbano y una forma de convivencia, y por ello afirma que "se puede con toda razón hablar de una urbanidad haussmanniana"¹². Al respecto, casi dos décadas antes Aldo Rossi en su debatida publicación, *La arquitectura de la ciudad*, se adelantó a comentar: "La naturaleza de aquel plan va vinculada a la evolución urbana de París en aquellos años y que desde este punto de vista el plan es uno de los más grandes acontecimientos que haya habido,

¹⁰ Berman, Marshall. *Todo lo sólido se desvanece en el aire: la experiencia de la modernidad*, 5a. ed., Santafé de Bogotá, 1991, p. 236. Siglo XXI Editores

¹¹ Sica, Paolo. *Historia del urbanismo. El siglo XIX*, tomo. II, Madrid, IEDAL, 1981.

¹² Choay, Françoise, *El reino de lo urbano*.

por una serie de coincidencias, pero sobre todo por su adhesión puntual a la evolución urbana en aquel momento de la historia"¹³

Pero para Marshall Berman fue aún más allá: "La diferencia, en una palabra, es el bulevar; el nuevo bulevar de París fue la innovación urbanística más espectacular del siglo XIX y el paso decisivo hacia la modernización de la ciudad tradicional"¹⁴.

En palabras de Benévolo sobre el sentido con el cual se plantea y se desarrolla el modelo, cabe concluir que "la nueva ciudad, aunque fea e incómoda, es aceptada como modelo universal, por cuanto no presenta alternativa"¹⁵.

3.2.2. NUEVAS CIUDADES

Una de las transformaciones de mayor significado en la estructura urbana de Medellín se llevó a cabo entre 1890 y 1937. Quienes iniciaron el proceso de cambio denominaron el proyecto Medellín Futuro.

Esta transformación de pueblo a ciudad, de villorrio a ciudad, de aldea a ciudad¹⁶, de una sociedad preindustrial a una sociedad industrial, presenta características semejantes a las de otros procesos en distintos centros urbanos de Latinoamérica, por cuanto resulta perceptible la voluntad de establecer un orden formal en el crecimiento de la urbe, es decir, de conformar una cultura urbanística.

Los planes reguladores son puestos en práctica a principios del siglo XX, en grandes capitales de América, entre ellas Buenos Aires, Montevideo, Santiago de Chile y Ciudad de México (todas con propuestas urbanísticas más ambiciosas que Medellín). Jorge Hardoy plantea esas transformaciones mediante la connotación de "nuevas ciudades", entre otras por las transformaciones edilicias¹⁷.

Los elementos señalados por Hardoy como más significativos en el proceso de cambio son la apertura de avenidas; la incorporación de pueblos vecinos como unidades independientes a través del tranvía; la

¹³ Rossi, Aldo, *La arquitectura de la ciudad*, 6ª. ed., Barcelona, Gustavo Gili, 1982, p. 252

¹⁴ Berman, Marshall. *Todo lo sólido*, op. cit., p. 149.

¹⁵ Benévolo, Leonardo, op. cit., p. 72.

¹⁶ Calificativos empleados en sus respectivos estudios por Mariano Ospina y Jorge Rodríguez (1917), Luis Ospina Vásquez (1974) y Manuel Restrepo (1989).

¹⁷ Hardoy, Jorge, Las ciudades de América Latina a partir de 1900, en *El sueño de un orden*, op. cit., p. 2.

voluntad manifestada por la administración pública de encargar a arquitectos e ingenieros europeos las obras de los edificios más representativos de la ciudad (casas de gobierno, ministerios, hospitales, cárceles e incluso mansiones de la élite). A esta coyuntura se añade el retorno de ingenieros y arquitectos "criollos" entrenados en Europa.

Jorge Hardoy y Ramón Gutiérrez coinciden en que tales realizaciones se vinculan a enfoques e ideas fragmentarias sobre las intervenciones de Haussmann en París. Al inventario de Hardoy, el arquitecto Gutiérrez agrega el sentido axial de diseño, con remates en monumentos, y el libre juego de la composición sobre el tablero.

3.3. MEDELLÍN FUTURO

Pese a las libertades republicanas y del período federal, cuando se reducen las atribuciones de los concejos municipales para intervenir sobre la ciudad, y pese a la evolución del régimen centralista durante el período de la Regeneración, el Concejo de la ciudad de Medellín comprendiendo el costo social y económico que para el distrito implicaba un crecimiento y un desarrollo desmedidos sobre el caos físico reinante en la urbe, tomó cartas en el asunto. Sin otra alternativa, la decisión era intervenir en las actuaciones de los ciudadanos con el fin de hacer valer el bien público y su instrumento sería amojonar la ciudad futura de acuerdo con a un plano trazado por el ingeniero del distrito.

Es preciso tener presente, como lo recuerda Javier Frechilla, "que en la terminología de la segunda mitad del siglo XIX, ensanche sería sinónimo de lo que ahora se denomina plan general. Y esto es aún más cierto desde la aparición de las leyes y reglamentos de ensanche; es decir, un ensanche es un documento que representa un pacto de los diversos agentes que intervenían en la construcción de la ciudad para establecer las regulaciones que habían de regir en el desarrollo de la misma"¹⁸.

3.3.1. PROYECTO DE ENSANCHE

En consideración a los graves inconvenientes para el ensanche de la ciudad, como la construcción de edificios de manera anárquica (en procura de satisfacer sus dueños diversidad de intereses), y en el deber de velar por los intereses generales de la ciudad y sus habitantes, el Concejo acordó en 1890 el trazado de un plano para el "desarrollo futuro de la ciudad". Ante la evidente estrechez, incompatible con el desarrollo

¹⁸ Frechilla Camoiras, Javier, La construcción del ensanche de Madrid, tesis para optar al título de doctor arquitecto, Madrid, Etsam, 1989.

del tráfico y con las "buenas condiciones de higiene", y el "trazado demasiado irregular", se presentaban alternativas de corrección y proyección. Para la mayoría de los concejales resultaba indispensable "evitar este gravísimo mal en lo futuro y sentar las bases de una ciudad que con sus plazas, avenidas y calles satisfaga plenamente las exigencias del progreso y la higiene"¹⁹.

3.3.2. INSTITUCIONES QUE PROMOVIERON EL MEDELLÍN FUTURO

Como veremos, el Medellín Futuro se hace realidad en el marco de una coyuntura política, cultural y social. Hasta entonces en Colombia, e incluso en muchas ciudades latinoamericanas, estas voluntades de regir la construcción de la ciudad por un plano ordenador no logran consolidarse hasta pasado los años treinta; son los casos de Buenos Aires (primer intento en 1906, segundo en 1925), Bogotá o Caracas.

En tal coyuntura estuvieron presentes los concejos municipales -desde 1910 hasta 1923- la Escuela de Minas y la Sociedad de Mejoras Públicas, la más perenne en el empeño de regular la ciudad. Podemos darnos cuenta de que estas acciones mancomunadas son fruto de la segunda fase del Medellín Futuro, sin embargo, las dos últimas instituciones surgieron en el siglo XIX y por ello se referencian en este capítulo.

3.3.2.1. CONCEJO MUNICIPAL

Varias situaciones condescendientes con la forma de pensar del momento impidieron que los concejos municipales tomaran medidas pertinentes a la ordenación de la ciudad durante el siglo XIX. El periodo federal dejó vicios durante la república, entre ellos las libertades civiles, pues los concejos municipales, herederos de los cabildos de la colonia, vieron reducidas sus atribuciones en cuanto a velar por el bien físico de lo público se refiere. Durante el régimen centralista de la Regeneración, los concejos no contaron con autonomía suficiente para el manejo de las rentas municipales, las cuales alcanzaban poco monto.

A mediados de 1904 se congregaron mayorías liberales en el Concejo, entre quienes había ingenieros, médicos, banqueros y comerciantes y, junto a esos profesionales, artesanos. Sus intervenciones en, la prohibición de ventas o negociación de los particulares de las pajas de agua, paralelas a la preocupación por establecer un acueducto público de agua potable prefiguran el interés por mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos, sin temer la mediación que implicaba retirar del ámbito privado este bien público.

¹⁹ Informe del presidente del Concejo municipal de Medellín, Imprenta del Depto., 1892, p. 22.

Como veremos en el transcurrir de la aplicación de la segunda fase del Medellín Futuro, el concejo municipal, ya con más poderes de decisión, orientado por mayor número de profesionales preocupados por las finanzas del distrito, supo aprovechar la coyuntura de entonces y pudo controlar a los urbanizadores privados, así como aprovechar los deseos de nuevos ideales de "progreso", que desde múltiples aspectos como la misma economía, la sociedad y la civilización, bajo el conocimiento científico, llevaron a cabo profundas transformaciones en la ciudad.

3.3.2.2. ESCUELA DE MINAS

Creada en virtud de la Ley 60 de 1886. Su apertura se llevó a cabo en 1887, pero duró muy poco, pues se clausuró a los tres meses; no obstante volvió a abrir sus puertas en enero de 1888. En 1894 a causa de la guerra civil nuevamente fue cerrada. Una vez que reanudo labores en 1906, funcionó anexa a la Universidad de Antioquia

El profesor Alberto Mayor, quien realizó una investigación a fondo de la trayectoria de la Escuela afirma que dos hechos incidieron en los primeros años de su constitución, por fuera de la situación política del país: en primera instancia la interferencia permanente del gobierno central y luego la gradual conformación, pasado 1904, "de un cuerpo de profesores que no asumió la docencia como una actividad fortuita, sino como parte esencial del modo de vida de la clase burguesa en ascenso"²⁰.

La preocupación de la Escuela por formar un hombre nuevo que requería un país en camino hacia una industrialización dejó ver tempranamente la importancia que en el ámbito de la técnica, del conocimiento científico y, por ende, de la racionalidad tenía la ciudad como ente físico y laboratorio de proyectos por realizar. En 1889 los alumnos de esta institución presentan un plano, por ellos levantado, al Concejo municipal, tarea que no se llevaba a cabo desde varias décadas atrás (ver ilustración 25).

Desde distintos frentes los ingenieros de la Escuela participaron en la realización de la obra de construcción de la ciudad de Medellín. El programa de los curso siempre implicó un problema que se debía resolver bien fuera el trazado de una calle, la construcción de una obra civil, la propuesta de una fracción del acueducto, o el manejo de las finanzas y la administración de la oficina del ingeniero del distrito.

²⁰ Mayor, Alberto, *Ética, trabajo y productividad en Antioquia*, Bogotá, Ediciones Tercer Mundo, 1984.

Con una formación de sentido pragmático, desarrollada sobre modelos que cobijaron aspectos de la moral y la disciplina, los ingenieros de Minas asumieron no sólo la formación de la industria en Antioquia, sino también el liderazgo político y social en este territorio. En la prensa de la segunda década del siglo XX, uno de estos líderes comentaba que el ingeniero era el llamado a efectuar el cambio de la nación, pues su formación lo capacitaba para elaborar proyectos que partían de una realidad y respondían a un trabajo científico; además, su capacidad de análisis le permitía desarrollar obras con propuestas acordes con el medio y con las exigencias financieras; finalmente, comentó sobre el arraigo social y de la ética que les distinguía, lo cual les aseguraba los puestos públicos de ediles, representantes a la Cámara o directores de las empresas del Estado. "El país necesita políticos y conductores que puedan ver más allá del presente momento, que proyectan para satisfacer las necesidades del futuro, que teniendo capacidades para prever lo esencial, tengan a la vez voluntad y conocimiento suficiente para levantar la estructura que se necesita sin destruir muy aprisa el ruinoso edificio en que vivimos"²¹.

Como aspiración de llevar a cabo un proyecto de reorganización de la ciudad, y de planeación de unas formas futuras de manejo de ella, los ingenieros de la Escuela de Minas comprometieron su conocimiento y su voluntad.

3.3.2.3. INGENIERO DEL MUNICIPIO

Mediante el Acuerdo 4 de 1890 se crea el cargo, pero un par de años después se suspende. Así, el crecimiento de la ciudad había quedado a cargo de los particulares, sin intervención oficial y sin obedecer a un plan sistemático, lo cual repercutía en errores de alineamientos y de nivel en las vías públicas y en la mala la construcción de acueductos y alcantarillados, cuyas pésimas condiciones higiénicas afectaron la salubridad pública. Luego en 1902, considerando esta problemática y que ante la carencia de la asesoría técnica requerida el costo de las obras había aumentado, el Concejo de Medellín nombró nuevamente a un ingeniero municipal y a un ayudante en virtud del Acuerdo 36²².

En 1902 un acuerdo sobre el alineamiento de las nuevas construcciones y la apertura de calles delegó en los jefes de policía la responsabilidad de cuidar el hilo o línea de frente de las nuevas construcciones que se levantarían sobre la vía pública. Esto demeritaba el cargo de ingeniero, pero el Acuerdo 36 de abril 27 de 1902 confirmó sus atribuciones.

²¹ Mejía, José Ma., El ingeniero y la nación, revista Colombia, No. 225, año V., nov 17. de 1929

²² ACM., Acuerdos de 1901, Mayo 2, F.15.

Dos años más tarde, mediante el Acuerdo 13 de junio 13 de 1904 se suprimió el cargo nuevamente, pero incluso en el mismo año, por el Acuerdo 26 de diciembre 9, se restableció.

En 1913, teniendo en cuenta las obras emprendidas por la municipalidad y la vigencia del plano del Medellín Futuro, se reorganizó la oficina de ingeniería municipal con dos secciones, la técnica y la de contabilidad. Los nombramientos respectivos quedaban a cargo del Concejo.

Entre las muchísimas obligaciones que tenía el ingeniero municipal, se destacan las siguientes:

- a) Velar por que el plano del desarrollo futuro de la ciudad fuera respetado en las nuevas construcciones que se hicieran, dando cuenta al Concejo de las edificaciones que se intentasen levantar dentro del área de Medellín Futuro, con el fin de que se proveyese lo conveniente.
- b) Ampliar, a medida que la edificación urbana se extendiera, el plano de la ciudad elaborado por la compañía Pearson & Son Ltda., el cual se conserva en el archivo del Concejo (ver ilustración 44).

En 1916 el Acuerdo 22 agregaba a las responsabilidades del cargo la dirección municipal de caminos. En ese año el vicepresidente del Concejo afirmó que la oficina de ingeniería del distrito tenía más movimiento que la misma alcaldía, añadiendo que no era posible pensar en emprender un proyecto de mejoras de la ciudad sin contar con tal oficina²³.

Para 1929, por el Acuerdo 116 de abril 30, el ingeniero municipal era reemplazado por el gerente de Obras Públicas; el departamento técnico bajo sus órdenes estaba integrado por un ingeniero jefe, un ingeniero ayudante de éste, el ingeniero de Medellín Futuro, el ingeniero ejecutor de las obras de alcantarillado y pavimentación, el ingeniero agrimensor de alcantarillado y pavimentación y el grupo de auxiliares. En esta época ya regía el Acuerdo 151 de 1921, que dividía la ciudad en zonas, y se requería aprobación del hilo.

Es preciso anotar que diez años antes se le presentaba un desfase, en cuanto a la organización prestada, a todo el cuerpo de apoyo a la ejecución del plano de Medellín Futuro. El plano ya había perdido vigencia desde 1925, según lo afirmaba un año después el ingeniero que tenía a su cargo el cumplimiento de aquél.

En vista del crecimiento urbano que de cierto tiempo acá ha venido desarrollándose en la ciudad, la administración anterior se dio en buena hora a la tarea de levantar el plano horizontal y vertical de la ciudad; de ello se tienen algunos planos no completos, por razones que ignoro, dicho trabajo fue suspendido, causando indudablemente grandes males a la ciudad y la oficina a mi cargo, pues ella no tiene un derrotero marcado que

²³ Contestación a una nota del Concejo municipal de Cali, sobre ensanche de la ciudad. oficio 335.- República de Colombia, Departamento de Antioquia, Concejo municipal. Medellín, 23 de abril, 1917, en *Crónica municipal*, 1917, p. 1268.

seguir en cuanto a ensanches de carreras, calles y plazas, como tampoco en lo que se relaciona a perfiles; éstos se dan hoy en día estudiando a grandes rasgos, lo mejor que por el momento puede encontrarse, pero que en el futuro pueden ser funestos, pues como Usted, bien lo sabe el plano de Medellín Futuro y los perfiles que reposan en la ingeniería no responden hoy día en manera alguna al desarrollo de la ciudad²⁴

Como vemos, en 1924 se había procurado levantar un plano que sirviera de base para proyectar la expansión de la ciudad, pero las condiciones existentes en el momento no permitieron su conclusión.

Debe tenerse en cuenta también que en 1921 (Acuerdo 151) se modificaron los límites de la ciudad y se estableció el área del Medellín Futuro desde la frontera urbana hasta la circunvalar. Por el informe arriba citado podemos darnos cuenta de que el ingeniero de Medellín Futuro atendía esta zona de la ciudad.

Llama la atención la falta de claridad respecto a las zonas urbanizadas por fuera de esa segunda corona que albergaban los proyectos de mayor superficie de predios.

3.3.2.4. SOCIEDAD DE MEJORAS PÚBLICAS

Interpretando el sentir de un selecto grupo de la sociedad medellinense, un intelectual conservador, Carlos E. Restrepo, quien en 1910 fue presidente de Colombia, convocó a comerciantes, ingenieros, médicos, abogados, artistas y arquitectos a reunir esfuerzos, concertar voluntades y establecer compromisos en función de un ente que velara por el "embellecimiento y ornato de la ciudad".

Así surgió en 1899 esta organización de carácter privado, cuyo compromiso de procurar el embellecimiento de la ciudad trascendió la preocupación por las obras públicas. La sociedad orientó sus acciones en bien de parques, plazas, teatros y monumentos. Los proyectos en los cuales participó en apoyo al Concejo de Medellín fueron la rectificación del río, el embellecimiento del paseo de La Playa, las reformas al atrio de la iglesia La Candelaria y del parque de Berrío, la adquisición de los predios del Bosque de la Independencia, su arborización y administración, así como del proyecto de la plaza de Cisneros. Además, promovió el plano del Medellín Futuro e hizo parte de su junta, promovió la creación de la Comisión de Estética e igualmente la conformó, colaboró en la construcción del Palacio de Bellas Artes, fomentó el arbolado de la ciudad, estableció las bases para la expedición del Código de Urbanizaciones, y presionó y propuso alternativas para emprender el plano regulador de la ciudad.

²⁴ Correspondencia de Rafael Cadavid Madero, ayudante del ingeniero municipal encargado de la oficina de Medellín Futuro, al señor Ricardo Wills M., gerente de Obras Públicas, Medellín, noviembre 9 de 1926, Archivo del Concejo de Medellín.

Sus miembros fueron destacados empresarios, industriales y hombres de letras, muchos de ellos concejales. A través de diversas publicaciones, álbumes, revistas y libros, dio a conocer los avances y el progreso de Medellín. Sus ediciones circularon por fuera del departamento y en el exterior.

Uno de sus más fervientes miembros se expresaba así, refiriéndose al espíritu de la sociedad: "Aparte del apoyo material que le presta al Concejo, ella viene trabajando incansablemente por desarrollar entre nosotros el espíritu público, el civismo y el amor a la ciudad, todo lo cual viene a suplir en gran parte el dinero que nos falta para acelerar nuestro progreso material"²⁵.

Es preciso aclarar que esta sociedad no tuvo participación en la primera fase del proyecto, pues como se anotó se creó en 1899 y el plano de ese Medellín Futuro en 1892 ya pierde vigencia; como veremos, en el plano de 1913 desempeñó un papel definitivo tanto en su génesis como en su ejecución.

3.3.3. PRIMERA FASE

3.3.3.1. LA CIUDAD DE 1890

Manuel Uribe Ángel, en la descripción que envió a Isidoro Laverde, comparó el área aproximada ocupada por la ciudad en 1860 con la de 1891 correspondiendo a la primera 152 hectáreas y 95 centésimos y a la segunda 606 hectáreas²⁶.

Un poco menos ocupado que el mismo centro urbano, el valle de Aburrá, cultivado con maizales, cañaverales de azúcar y cañabrava (material utilizado para la construcción), platanales y variadas hortalizas, y edificado con propiedades rurales que conformaban cortos trechos de líneas irregulares, no propició el surgimiento de otro centro diferente del mismo Medellín en cuanto a las condiciones sociales y culturales se refiere. Tal vez fue la hegemonía que le otorgó una infraestructura fruto de su estatus político de capital de la provincia, acompañado de las condiciones de centralidad que se consolidaron a través de la distribución funcional de diversas actividades, entre ellas las educativas y las industriales, las que produjeron esa diferenciación tan marcada entre Medellín y la constelación de cabeceras y municipios del valle. En el mismo distrito aumentaba también la construcción en parajes como Belén, Robledo e Itagüí; sin

²⁵ *Crónica Municipal*, oficio 335 de 1917, p. 1268.

²⁶ Uribe Ángel, Manuel, *op. cit.*, carta 4ª, agosto 18 de 1891, año II, oct. 1891, entrega 18, p. 380.

embargo, comparativamente, las poblaciones del resto del valle crecían muy lentamente; su ámbito era en esencia aldeano.

En 1890 la ciudad constaba de 114 manzanas (Manuel Uribe habla de 127 por que considera más amplios los límites de la ciudad), siete plazas (cinco de ellas de la Colonia) y cuatro plazuelas (dos de ellas de la Colonia). En ella se levantaban el Seminario Conciliar, la Biblioteca y el Museo de Zea, el Palacio de Gobierno, la Imprenta del Departamento, la Casa de Moneda, la Escuela Normal, la Escuela de Artes y Oficios, el Hospital de la Caridad, la Escuela de Minas, la Universidad de Antioquia, el Colegio de Jesuitas, la Escuela de Beneficencia, el Colegio de Hermanas de la Presentación, el teatro, el Palacio Episcopal, la Casa Municipal, el Palacio de Justicia, el Convento de las Carmelitas, una casa de asilo, ocho iglesias más la catedral, un manicomio y dos cementerios. Es importante evaluar la arquitectura de estos centros de servicio a la comunidad, pues con excepción del edificio de la universidad, antiguo claustro de San Francisco, ninguna de las casonas se destacó por su especial arquitectura. Ya para el año de 1891 se diseñaron dos edificaciones de carácter especializado y singular, la plaza de mercado cubierta y la Escuela de Artes y Oficios (ver ilustraciones 25 y 27).

Uribe Ángel, en su descripción del Medellín de estos años, aclara: "Todo eso existe en realidad, pero está muy lejos de asumir aspecto grandioso, ya se la vea por la faz de la arquitectura, ya se la considere por la del lujo, o ya por el refinamiento artístico"²⁷. Los materiales de construcción utilizados confirman estas apreciaciones: se reducían a tierra, arena, guijarros, cascajo, cal, piedra de canto y talla y yeso.

El centro de la ciudad estaba ocupado por el comercio de la élite, el mercado se realizaba en la plaza principal hasta que en 1891 se remodeló ésta como parque y se construyó al oriente la plaza de Flórez, ya mencionada.

Hacia el oriente, el eje predominante del trazado fue Ayacucho, en cuyas inmediaciones funcionaron numerosos establecimientos educativos. La urbanización de este sector adquirió carácter residencial, sobre un proceso esporádico de formación de manzanas; así se extendió sin regularidad alguna la malla urbana de Buenos Aires. Al norte de la quebrada Santa Elena y en las proximidades del río Medellín surgió un significativo e ignorado barrio de artesanos, que complementó sus actividades con las exigidas por las pesebreras y los solares que la bordeaban. En este barrio se localizaron años más tarde la aduanilla del norte y algunas trilladoras; la primera se ubicó a la entrada de la urbe y las siguientes procuraron la vecindad de las corrientes de agua (ver ilustración 26).

²⁷ *Ibid.*, p. 382.

Las viviendas de los artesanos, cómodas y bien distribuidas, aunque pequeñas, se entremezclaron con algunas casonas de épocas anteriores que se transformaron con los años a partir de las expectativas de la comodidad y el ornato de sus moradores.

La arquitectura residencial del siglo XIX mantiene las prácticas constructivas de la Colonia. Algunos profesionales formados en el campo de la ingeniería (Juan Lalinde) asumieron el desarrollo de los proyectos arquitectónicos. En palabras del doctor Manuel Uribe Ángel, se describe a continuación la tipología predominante de la vivienda²⁸.

" La puerta de entrada o portón es seguida por un zaguán cuya anchura mide de 1 m 25, hasta 2 m 25 y cuya longitud varía igualmente de 4 a 5 metros.

En el zaguán dicho, a derecha o a izquierda, existe una puerta que conduce á cuarto destinado para habitación del propietario durante el día (...) Ese cuarto suele tener al lado alcoba pequeña, y aun patio para la comodidad de quien lo habita, cuando la construcción es grande y el dueño acomodado.

En la extremidad interior del zaguán hay un contraportón, destinado a dar seguridad al resto del domicilio y para punto de llamada cuando alguna persona quiera penetrar en el interior. Pasando de ese punto, se llega a un corredor o galería de los cuatro que ordinariamente circunscriben el patio, por regla general bien empedrado, con canales para recoger el agua que corre de los tejados y conducirla por medio de tubos de hoja de lata al desagüadero común.

Una vez que se ha penetrado a la primera galería, se halla también á derecha o a izquierda el salón de recibo, y en continuación a él una pieza más pequeña destinada á dormitorio, tocador o cuarto de costura, según el gusto de la señora de la casa. Tal pieza, como el salón y el cuarto del zaguán, reciben la luz del día a través de ventanas que dan a la calle, ventanas que actualmente se hacen por el estilo de las que llaman arrodilladas en Bogotá.

A la pieza que sigue al salón, y formando línea recta con ella y por consiguiente ángulo recto con el primer tramo del edificio, siguen dos, tres o cuatro alcobas más para dormitorio de niños pequeños, señoritas, señora y jefe de la familia; pues para los varones hay cuartos de hechura análoga en la parte frontera a la última considerada. El claustro, o sea el cuadrilátero del edificio se completa por el comedor y a veces por la repostería.

En el patio de la cocina hay agua en abundancia, lavadero para la vajilla y, en departamento especial, baño que falta en pocas habitaciones. Más adelante, si la capacidad lo permite, pesebre, corral de aves, árboles frutales o cultivo de flores".

Podemos ver cómo esta vivienda, con clara estructura colonial, otorgó a la ciudad una gran homogeneidad, con un centro que alcanzó densidades considerables en baja altura, a partir de un tejido integrado por viviendas de uno y dos pisos que conforman un continuo con perforaciones que permiten llenar los interiores de luz, aire y vegetación. Las fachadas se cubrieron con cal, sin adornos; los encajes se reservaron para puertas y ventanas de madera. Una misma casa se dividió en espacios para locales comerciales (cuartos ciegos), talleres artesanales, escuelas, oficinas y hoteles o pensiones. En algunas se conservaron las pesebreras en los solares y se dio paso a las bestias por un callejón interno; en otras los

²⁸ Uribe Ángel, Manuel. *op. cit.*, Año III, junio 1892, entrega 26, marzo 21 de 1892.

patios se convirtieron en cocheras. Ciertos propietarios especuladores cerraron lotes con guardas y casi todos protegieron al peatón con aleros y aceras bien mantenidos.

Las viviendas de la clase acomodada, considerando en ella a comerciantes, industriales, abogados y médicos, contaban con acabados finos (embaldosados, entablados, entapizados, empapelados) y muebles de importación. "La mayor parte de nuestras habitaciones urbanas tienen un solo piso, hay bastantes que tienen dos, y unas cuatro o cinco que van hasta tres, de construcción que imita un poco las de tercer orden europeas, en su aspecto y distribución"²⁹.

Al norte de la quebrada Santa Elena, limitada por la quebrada La Loca, el camino a la Ladera y el Camellón de Bolívar, sin dar la espalda a la antigua villa, Villa Nueva se consolidaba aisladamente como articuladora entre la ciudad tradicional y las nuevas urbanizaciones del norte de la ciudad.

Los habitantes de este Medellín encontraban bastante estrechas sus calles más antiguas. "Las calles no están dispuestas como en las ciudades modernas de la América del Norte; es decir, no se cortan manzana por manzana en ángulos rectos"³⁰. Se quejaba quien escribía de que sobre algunas carreras nuevas se elevaban edificios recientes que taponaban la vía y comentaba: "sin que la municipalidad haya pensado impedirlo"³¹. Observaba también la penuria de la municipalidad para asumir gastos de ornato y en bien de la comodidad de los transeúntes.

Para la última década del siglo XIX, la ciudad empezaba a sentir el influjo de las fuerzas que suscitaría una conmoción en las actividades sociales, económicas e industriales, impulsadas en gran parte por el auge de las exportaciones de café³².

3.3.3.2. EL ACUERDO 4 DE 1890

Como veíamos, este acuerdo responde a la imperante necesidad manifestada por el Concejo en términos de que el caos y el desorden de las calles constituyeron "tan grave mal (que) no tiene otro remedio eficaz y que el trazar definitivamente el plano para el ensanche de la ciudad en todos sentidos"³³.

²⁹ *Ibid.*, carta 4ª p. 382.

³⁰ *Ibid.*, p. 383.

³¹ *Ibid.*, p. 384.

³² Payne, Constantine A., "crecimiento y Cambio social en Medellín (1900-1930)". Revista *Estudios Sociales*, Vol. 1, Medellín, FAES, septiembre 1 de 1986.

Ordenó este acuerdo que el ingeniero del distrito procediera a trazar el plano para el ensanchamiento futuro de la ciudad, teniendo como directrices los requerimientos del tráfico, la salubridad, y la estética en una urbe populosa. Además, decretó que los ciudadanos no podrían realizar intervenciones físicas de ningún carácter (ni plazas, ni locales, ni construcción de edificios) sin previa aprobación del ingeniero del distrito, quien determinaría el debido perfil de las calles de conformidad con el plano; el incumplimiento de este mandato se sancionaría con una multa y la destrucción de la obra.

Las calles debían ser trazadas con 16 metros de ancho y las avenidas no podrían tener menos de 20 metros, sujeta esta obligación al permiso de alineación del edificio. Incluso se reglamentó la colocación de las ventanas dentro de los cuerpos de construcción, ya que los salientes acostumbrados perjudicaban el campo de tránsito de los vehículos.

También dispuso el acuerdo que la ubicación de sistemas de infraestructura (fuentes, alcantarillas) estaría definida en el plano junto a la demarcación de plazas, avenidas y calles. La proyección del plano comprendía, además del área construida, una considerable extensión al norte de la ciudad, a cuyos propietarios les solicitaron las cesiones correspondientes en favor del distrito.

Es conveniente llamar la atención sobre el origen de la respuesta a las medidas de orden urbano, pues se derivan básicamente de los graves problemas que afrontaba la salubridad pública. Esas calles estrechas dificultaban las posibilidades de tender alcantarillas, no permitían una adecuada ventilación; los habitantes de las cercanías al río que se desbordaba estaban propensos a enfermedades como el paludismo, también la falta de un acueducto sistematizado propiciaba diversas enfermedades. Por esta razón el médico Ramón Arango, siguiendo el ejemplo de sus colegas europeos, lideró el proyecto de un plano que regulara la urbanización futura de la ciudad.

3.3.3.3. LOS EFECTOS DEL PLANO DE 1890

El informe que rindió el presidente del Concejo municipal de Medellín, en 1892, nos ilustra sobre la evolución del plano futuro³⁴.

³³ Informe del presidente del Concejo municipal de Medellín, Imprenta del Departamento, 1892, p. 22.

³⁴ *Ibid.*

El médico Arango desarrolló su exposición evidenciando "las irregularidades que se notan a primera vista en las calles de Medellín, su estrechez, sus curvaturas y rinconadas, las casas que las cierran haciéndoles cambiar de dirección". Acusaba de permisivos a los concejos de años anteriores que habían consentido en tales actuaciones de los particulares. Respecto al plano futuro de la ciudad afirmó: "Toda la parte norte de dicho plano fue trazada desde los confines de la ciudad hasta el Bermejál, y empezaba el amojonamiento cuando la falta de recursos obligó a suspenderlo. Queda sólo el trazo en el papel como guía para la autoridad encargada de dar el hilo a los pobladores, y en espera de mejores tiempos para ser demarcado en el terreno con señales duraderas".

La voluntad de establecer orden en la ciudad, manifestada por una generación de concejales con proyección de futuro, se concretó también en la creación de la oficina del ingeniero municipal. La Escuela de Minas promovió a sus alumnos en este cargo, otorgándoles una significativa responsabilidad civil en el diseño de la ciudad. Se sujetó el hilo al trazo de la vía, lo cual dio como resultado una masa arquitectónica con paramento sobre la misma calle. Esta determinación de la aprobación del hilo sí se comprende desde la óptica del urbanista José María Ezquiaga, quien afirma al referirse a la técnica urbanística del segundo tercio del siglo XIX en Madrid: "La técnica de la alineación, en cuanto delimitación del espacio público y el espacio parcelado y definición de la vialidad urbana, va a sistematizarse en los planes de alineaciones, en los cuales se supera la resolución casuística mediante la tira de cuerdas y se introduce el criterio de la planificación anticipada del crecimiento"³⁵

Al ingeniero municipal le correspondió la elaboración del plano del Medellín Futuro, dispuesto por acuerdo del Concejo. En enero de 1892 los concejales de entonces le exigen rendir cuentas sobre sus avances a este respecto, y el ingeniero del distrito responde con un levantamiento parcial, con un plano de parte de la ciudad. Las evidentes ambigüedades en el manejo de este asunto quedaron consignadas en las actas del Concejo; entre otras fallas perceptibles, se aprobó el hilo para un edificio sin el consentimiento previo del ingeniero del distrito y sin respetar el plano de la ciudad³⁶.

Un nuevo informe del ingeniero del distrito, en el cual hacía referencia a los inconvenientes y costos del proyecto de levantamiento y amojonamiento del Medellín Futuro, obligó a los concejales a archivar el asunto³⁷.

³⁵ Ezquiaga, José María. "Normativa y forma de ciudad: la regulación de los tipos edificatorios en las ordenanzas de Madrid" tesis para optar título de doctor arquitecto, Madrid, ETSAM, 1990.

³⁶ Actas del Concejo de Medellín, tomo 248, F. 76 de 1892.

³⁷ *Ibid.*

En el mismo mes de agosto de 1892, el Concejo recibe una propuesta para reformar el acuerdo relacionado con el levantamiento del plano. Sometida al examen de una comisión y presentada en segunda instancia, el pleno del Concejo la rechaza.

Los concejos siguientes se despreocuparon de mantener las reglas para edificar; sólo en 1910 retomarían esta tarea. El Concejo presidido por Ramón Arango reglamentó sobre calles, construcción de aceras y aleros y nomenclatura.

Para esta investigación no se ha podido disponer del plano de 1890 - 1892, con la proyección futura de Medellín; sin embargo, el plano de 1906, del Directorio de Medellín de Isidoro Silva, arreglado y completado por los ingenieros Pinillos y Longas (ver ilustración 30), y el de 1908, levantado por la firma S. Pearson & Son Limited, casa de Ingenieros de Londres, nos muestran que por fuera del límite urbano, establecido en 1905, se encuentra proyectada una traza que alcanza el barrio Majalc y se extiende al occidente hasta Bolívar. El plano de 1906 no diferencia entre lo ocupado y lo no habitado, pero el de 1908, que requirió mayores precisiones, incluye en líneas punteadas este trazado de proyección futura. Esto lleva a pensar que el amojonamiento al cual se refiere Ramón Arango en su informe de las labores del Concejo municipal, durante 1892, corresponde a esta sección de la ciudad.

Retomando como cierta la apreciación, respecto a la proyección de la zona nororiental por parte del ingeniero municipal, la cual ya se hallaba amojonada, pero con referencia al plano de 1908, se deben analizar sus pretensiones formales.

La traza es homogénea, continúa los ejes viales de la superficie aledaña, corrige la proporción de la manzana inmediata y procura adecuarse a las exigencias impuestas por las quebradas, la pendiente del terreno y la desordenada configuración del barrio Majalc, construido desde 1903. No propone jerarquías ni establece espacios públicos diferentes de las calles, deja implícito el sentido racional. Una porción de este trazado aún se conserva.

En la planoteca del Departamento de Planeación Metropolitana de Medellín se encuentra una fracción de un plano correspondiente a la zona norte de la ciudad (ver ilustración 21), área que debía estar comprendida en el levantamiento del plano futuro de la ciudad. Este fragmento de proyecto urbano da lugar a dos interpretaciones: la primera apunta a confirmar que se trataba de una propuesta hecha por el señor Juan Lalinde, propietario de extensos terrenos en esa sección, quien ofreció ceder un área total de 20.000 varas cuadradas para una escuela, calles y avenidas, a cambio de que se le cercaran los predios con un muro de piedra y se adecuaran los desagües y los pisos de las calles. La segunda interpretación, por la

cual se inclina el historiador Roberto Luis Jaramillo, plantea que en efecto esa fracción de plano hace parte del trazado levantado por el ingeniero del distrito en aquella época.

El plano (si bien seccionado) debió acrecentar las presiones de los urbanizadores hacia el norte de la ciudad, acelerando el proceso de extensión urbana en este sentido. Por las características (inclinación moderada del terreno), esta zona mostraba una vocación natural para albergar la urbanización residencial futura. Mientras tanto, la ciudad mantenía su estructura monocéntrica.

Al respecto, en el informe del concejal Ramón Arango se comenta que el proyecto no había sido estudiado por la corporación ante la falta de fondos para llevarlo a cabo y se agrega: "mas pienso que si la asamblea próxima abre camino para allegar recursos, deberá pensarse en aquella obra, en la esperanza de que el Sr. Lalinde será todavía más generoso y en la seguridad de que se ahorrarán, para no lejano porvenir, muchos miles de pesos y se echarán las bases de un gran barrio"³⁸.

Las tierras de Lalinde, localizadas entre el Carretero del Norte y el Camellón de Bolívar, en las vecindades del cementerio, estaban atravesadas por quebradas. Estas determinantes no le aseguraban, en ese entonces, una valorización de sus propiedades, como sí podría hacerlo una adecuación con calles y plazas. Si se acoge la hipótesis acerca de la propuesta de Juan Lalinde, se perfila la posición de los propietarios de extensiones considerables en las inmediaciones del casco urbano, la cual se mantuvo vigente hasta los años treinta.

La posición del Concejo en el acuerdo reglamentario fue enérgica, por cuanto consideró que la intervención pública obligaba a garantizar las condiciones mínimas de desarrollo que aseguraran el mantenimiento de unos niveles mínimos aceptables de calidad; no le tembló la mano para firmar el acuerdo que creaba el instrumento coercitivo y extremó la destrucción de las intervenciones inadecuadas amparándose en los tribunales encargados de hacer justicia.

Este intento de planear el crecimiento de la ciudad y de asegurar un orden no encontró el medio adecuado para consolidar la validez de tales principios y concretar el proyecto, pese a que en otros estamentos, como la Academia de Medicina, se discutiera con la perspectiva de la salubridad la urgencia de las mejoras materiales en el Medellín de finales del siglo XIX.

³⁸ Informe del presidente del Concejo municipal de Medellín, *op. cit.*, p. 33.

MEDELLIN 1.847
LEVANTADO POR HERMENEGILDO BOTERO

LEVANTADO POR HERMENEGILDO BOTERO



MEDELLÍN MEDIADOS SIGLO XIX

IGLESIA DE LA CANDELARIA. GRABADO DE THEROND
GEOGRAFIA PINTORESCA DE COLOMBIA. HISTORIA DE ANTIOQUIA



PLANO TOPOGRAFICO

DE

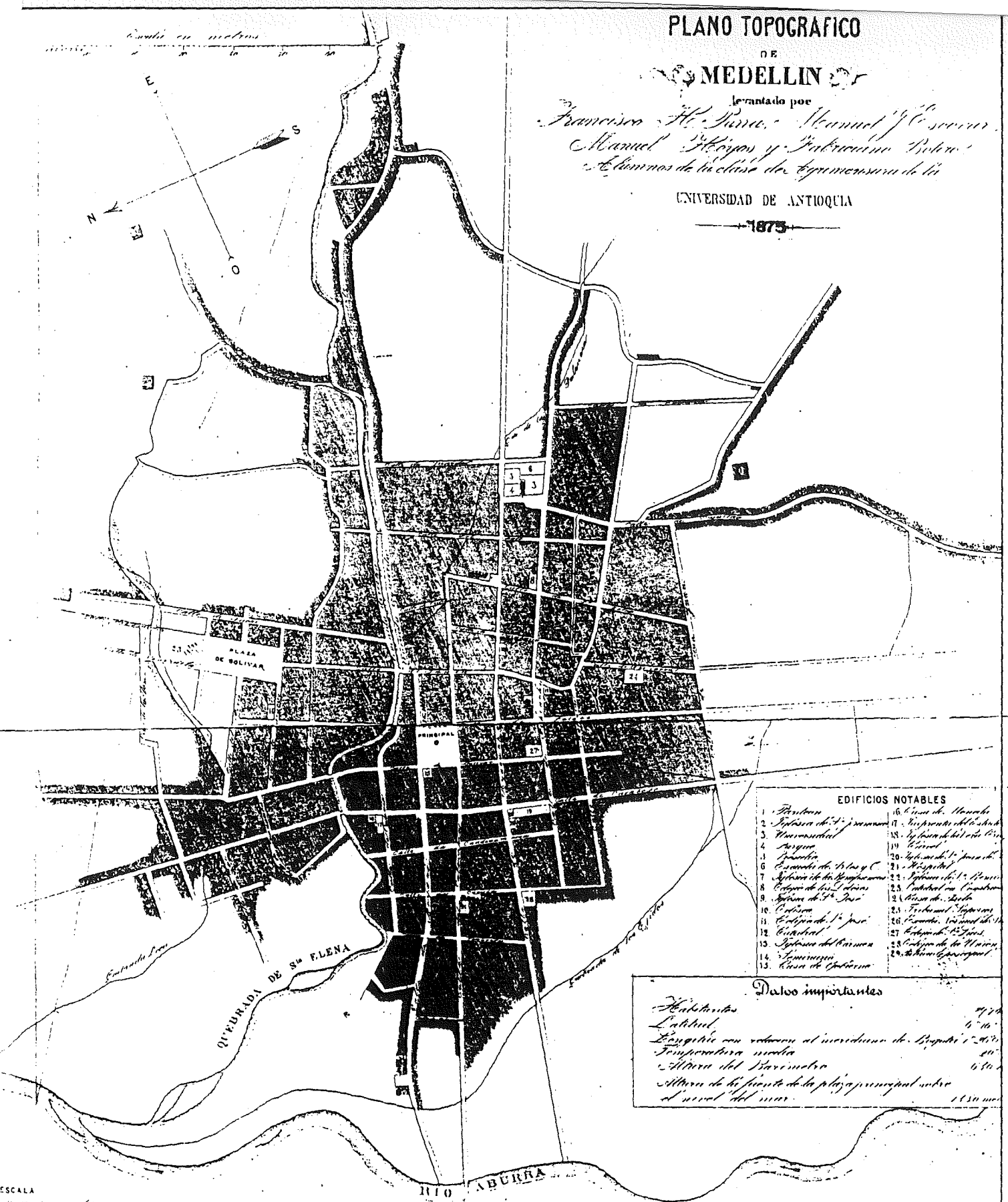
MEDELLIN

Levantado por

*Francisco H. Parra, Manuel J. C. Serrano,
Manuel H. Rojas y Fabriciano Botero,
Alumnos de la clase de Geomembras de la*

UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA

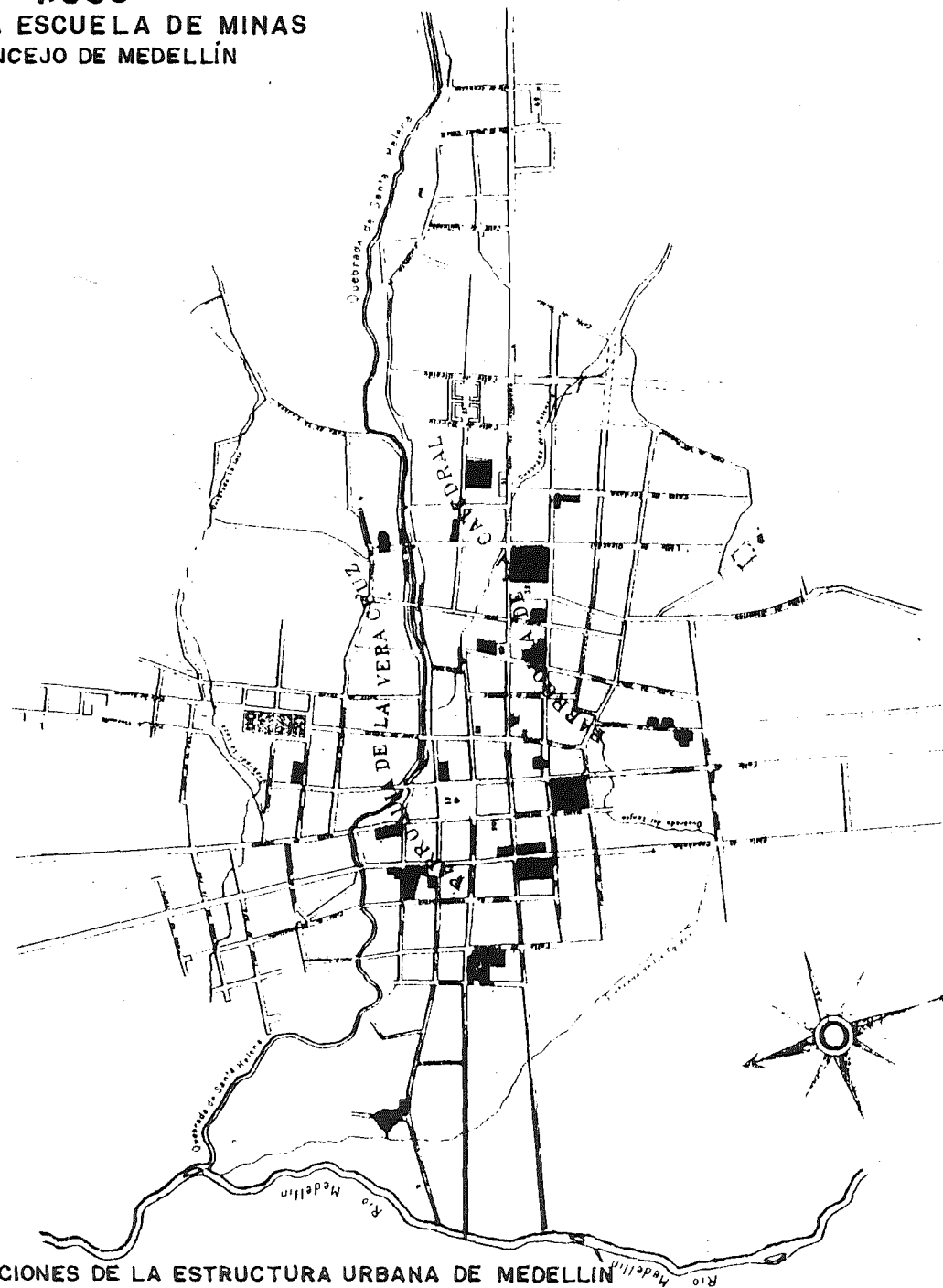
1875



MEDELLÍN 1.889

PLANO DE LA ESCUELA DE MINAS

ARCHIVO DEL CONCEJO DE MEDELLÍN

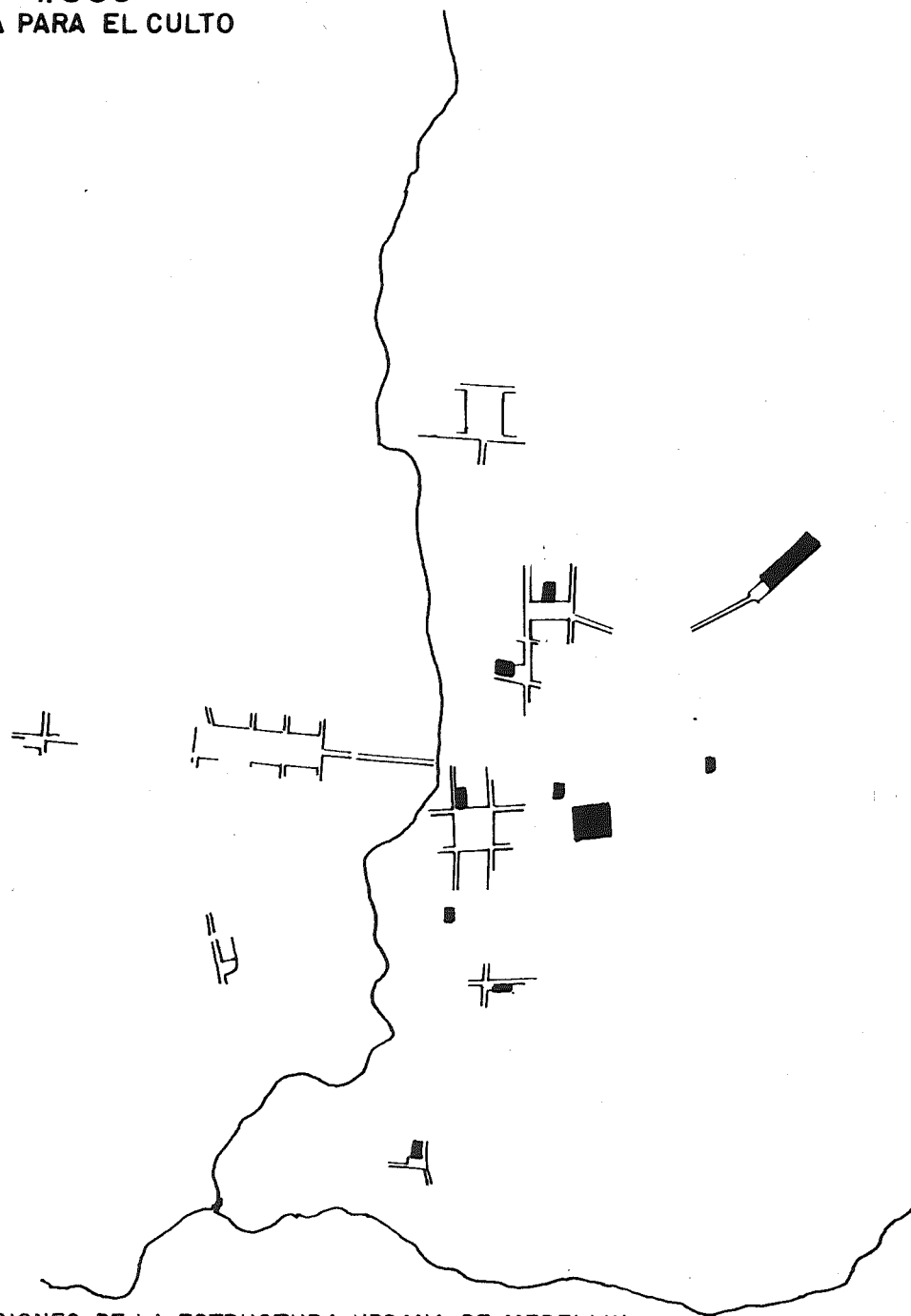


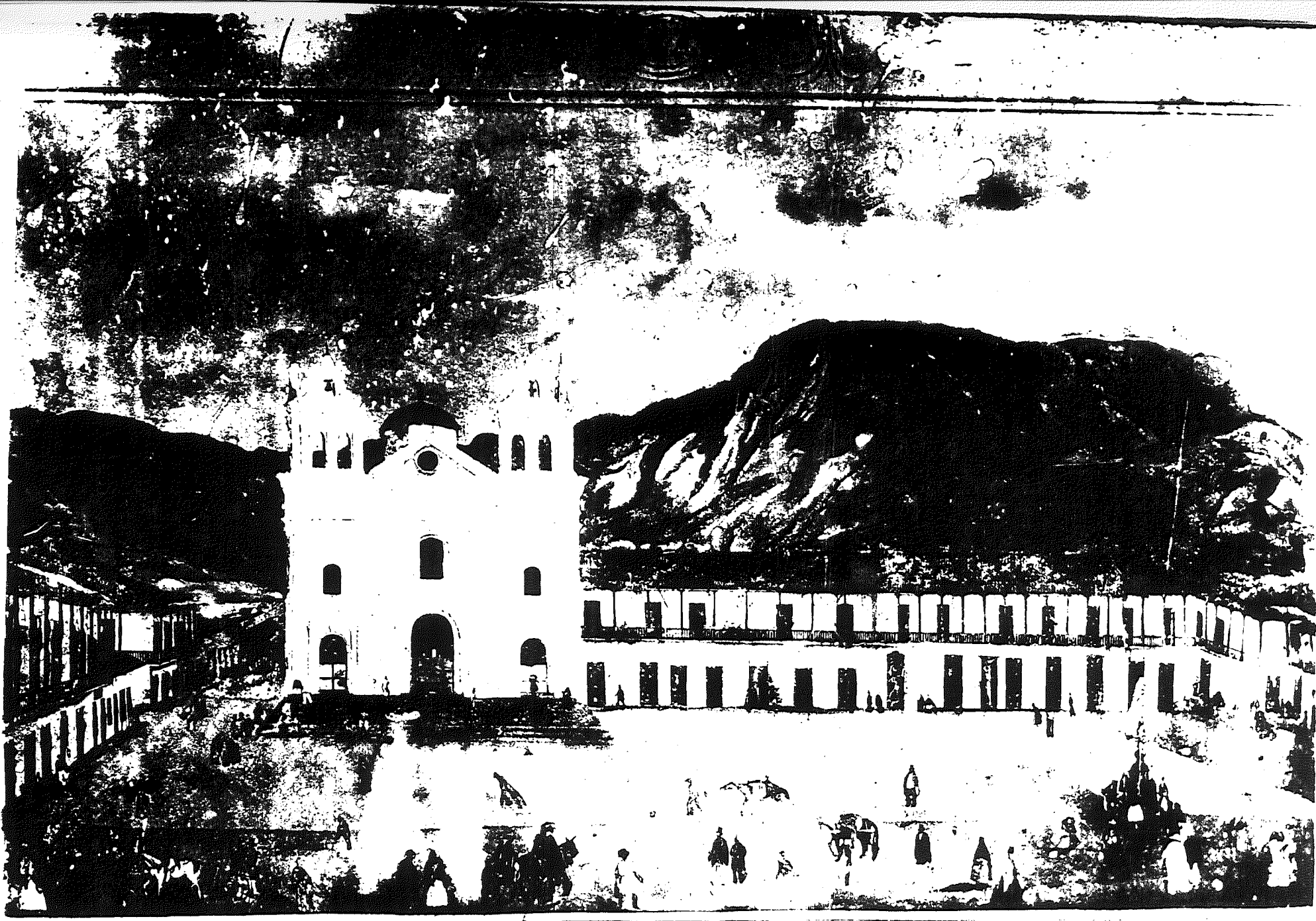
MEDELLÍN. 1.889

ESTRUCTURA URBANA OCUPADA Y TRAZADA
VPDeIC



MEDELLÍN 1.889
ARQUITECTURA PARA EL CULTO
VPDeIC





PLAZA PRINCIPAL

PLANO TOPOGRAFICO DE MEDELLÍN AUTORES: ISIDORO SILVA, JOAQUIN PINILLOS A.
Y CARLOS ARTURO LONGAS. 1906 PRIMER DIRECTORIO GENERAL DE MEDELLÍN

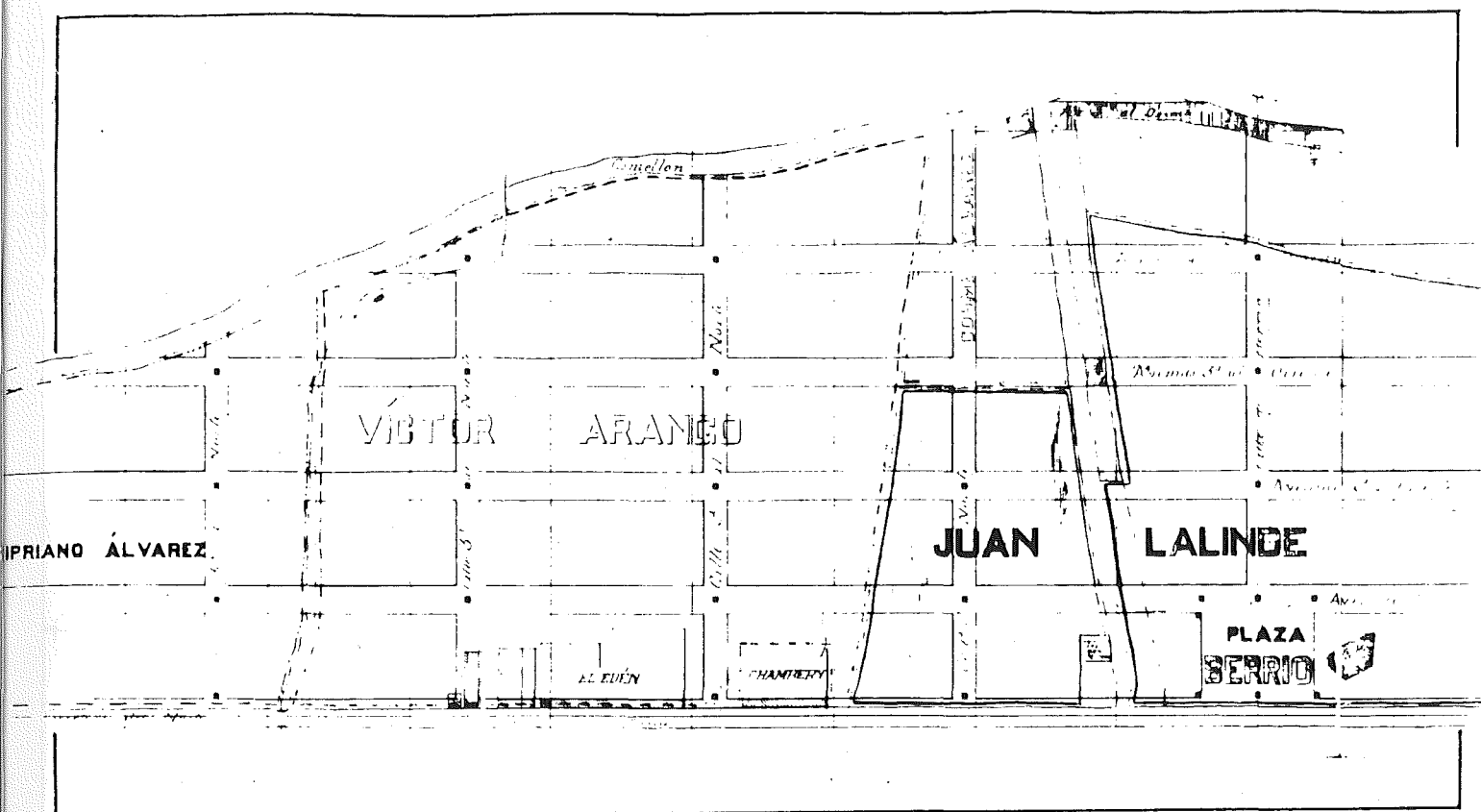
PLANO TOPOGRAFICO DE MEDELLÍN

ARREGIADO Y COMPLETADO POR
PINILLOS Y LONGAS, EN ENERO
DE 1906
PARA EL "DIRECTORIO DE MEDELLÍN"

El plano topográfico de Medellín, en el que se representa la estructura urbana, fue levantado por el Sr. Isidoro Silva, en el año 1904, y completado por los Sres. Joaquín Pinillos A. y Carlos Arturo Longas, en el año 1906.

EXPLICACION	
1. Línea roja: Límite de la ciudad.	1. Línea roja: Límite de la ciudad.
2. Línea azul: Río Medellín.	2. Línea azul: Río Medellín.
3. Línea negra: Calle principal.	3. Línea negra: Calle principal.
4. Línea roja: Calle secundaria.	4. Línea roja: Calle secundaria.
5. Línea verde: Calle terciaria.	5. Línea verde: Calle terciaria.
6. Línea amarilla: Calle cuaternaria.	6. Línea amarilla: Calle cuaternaria.
7. Línea blanca: Calle quinary.	7. Línea blanca: Calle quinary.
8. Línea gris: Calle sextaria.	8. Línea gris: Calle sextaria.
9. Línea negra: Calle septaria.	9. Línea negra: Calle septaria.
10. Línea roja: Calle octaria.	10. Línea roja: Calle octaria.
11. Línea azul: Calle nonaria.	11. Línea azul: Calle nonaria.
12. Línea verde: Calle decaria.	12. Línea verde: Calle decaria.
13. Línea amarilla: Calle undecaria.	13. Línea amarilla: Calle undecaria.
14. Línea blanca: Calle duodecaria.	14. Línea blanca: Calle duodecaria.
15. Línea gris: Calle tredecaria.	15. Línea gris: Calle tredecaria.
16. Línea negra: Calle catorcena.	16. Línea negra: Calle catorcena.
17. Línea roja: Calle quincecena.	17. Línea roja: Calle quincecena.
18. Línea azul: Calle dieciseñena.	18. Línea azul: Calle dieciseñena.
19. Línea verde: Calle diecisiete.	19. Línea verde: Calle diecisiete.
20. Línea amarilla: Calle dieciocho.	20. Línea amarilla: Calle dieciocho.
21. Línea blanca: Calle diecinueve.	21. Línea blanca: Calle diecinueve.
22. Línea gris: Calle veinte.	22. Línea gris: Calle veinte.
23. Línea negra: Calle veintiuna.	23. Línea negra: Calle veintiuna.
24. Línea roja: Calle veintidosa.	24. Línea roja: Calle veintidosa.
25. Línea azul: Calle veintitres.	25. Línea azul: Calle veintitres.
26. Línea verde: Calle veinticuatro.	26. Línea verde: Calle veinticuatro.
27. Línea amarilla: Calle veinticinco.	27. Línea amarilla: Calle veinticinco.
28. Línea blanca: Calle veintiseis.	28. Línea blanca: Calle veintiseis.
29. Línea gris: Calle veintisiete.	29. Línea gris: Calle veintisiete.
30. Línea negra: Calle veintiocho.	30. Línea negra: Calle veintiocho.
31. Línea roja: Calle veintinueve.	31. Línea roja: Calle veintinueve.
32. Línea azul: Calle treinta.	32. Línea azul: Calle treinta.
33. Línea verde: Calle treinta y uno.	33. Línea verde: Calle treinta y uno.
34. Línea amarilla: Calle treinta y dos.	34. Línea amarilla: Calle treinta y dos.
35. Línea blanca: Calle treinta y tres.	35. Línea blanca: Calle treinta y tres.
36. Línea gris: Calle treinta y cuatro.	36. Línea gris: Calle treinta y cuatro.
37. Línea negra: Calle treinta y cinco.	37. Línea negra: Calle treinta y cinco.
38. Línea roja: Calle treinta y seis.	38. Línea roja: Calle treinta y seis.
39. Línea azul: Calle treinta y siete.	39. Línea azul: Calle treinta y siete.
40. Línea verde: Calle treinta y ocho.	40. Línea verde: Calle treinta y ocho.
41. Línea amarilla: Calle treinta y nueve.	41. Línea amarilla: Calle treinta y nueve.
42. Línea blanca: Calle cuarenta.	42. Línea blanca: Calle cuarenta.
43. Línea gris: Calle cuarenta y uno.	43. Línea gris: Calle cuarenta y uno.
44. Línea negra: Calle cuarenta y dos.	44. Línea negra: Calle cuarenta y dos.
45. Línea roja: Calle cuarenta y tres.	45. Línea roja: Calle cuarenta y tres.
46. Línea azul: Calle cuarenta y cuatro.	46. Línea azul: Calle cuarenta y cuatro.
47. Línea verde: Calle cuarenta y cinco.	47. Línea verde: Calle cuarenta y cinco.
48. Línea amarilla: Calle cuarenta y seis.	48. Línea amarilla: Calle cuarenta y seis.
49. Línea blanca: Calle cuarenta y siete.	49. Línea blanca: Calle cuarenta y siete.
50. Línea gris: Calle cuarenta y ocho.	50. Línea gris: Calle cuarenta y ocho.
51. Línea negra: Calle cuarenta y nueve.	51. Línea negra: Calle cuarenta y nueve.
52. Línea roja: Calle cincuenta.	52. Línea roja: Calle cincuenta.
53. Línea azul: Calle cincuenta y uno.	53. Línea azul: Calle cincuenta y uno.
54. Línea verde: Calle cincuenta y dos.	54. Línea verde: Calle cincuenta y dos.
55. Línea amarilla: Calle cincuenta y tres.	55. Línea amarilla: Calle cincuenta y tres.
56. Línea blanca: Calle cincuenta y cuatro.	56. Línea blanca: Calle cincuenta y cuatro.
57. Línea gris: Calle cincuenta y cinco.	57. Línea gris: Calle cincuenta y cinco.
58. Línea negra: Calle cincuenta y seis.	58. Línea negra: Calle cincuenta y seis.
59. Línea roja: Calle cincuenta y siete.	59. Línea roja: Calle cincuenta y siete.
60. Línea azul: Calle cincuenta y ocho.	60. Línea azul: Calle cincuenta y ocho.
61. Línea verde: Calle cincuenta y nueve.	61. Línea verde: Calle cincuenta y nueve.
62. Línea amarilla: Calle sesenta.	62. Línea amarilla: Calle sesenta.
63. Línea blanca: Calle sesenta y uno.	63. Línea blanca: Calle sesenta y uno.
64. Línea gris: Calle sesenta y dos.	64. Línea gris: Calle sesenta y dos.
65. Línea negra: Calle sesenta y tres.	65. Línea negra: Calle sesenta y tres.
66. Línea roja: Calle sesenta y cuatro.	66. Línea roja: Calle sesenta y cuatro.
67. Línea azul: Calle sesenta y cinco.	67. Línea azul: Calle sesenta y cinco.
68. Línea verde: Calle sesenta y seis.	68. Línea verde: Calle sesenta y seis.
69. Línea amarilla: Calle sesenta y siete.	69. Línea amarilla: Calle sesenta y siete.
70. Línea blanca: Calle sesenta y ocho.	70. Línea blanca: Calle sesenta y ocho.
71. Línea gris: Calle sesenta y nueve.	71. Línea gris: Calle sesenta y nueve.
72. Línea negra: Calle setenta.	72. Línea negra: Calle setenta.
73. Línea roja: Calle setenta y uno.	73. Línea roja: Calle setenta y uno.
74. Línea azul: Calle setenta y dos.	74. Línea azul: Calle setenta y dos.
75. Línea verde: Calle setenta y tres.	75. Línea verde: Calle setenta y tres.
76. Línea amarilla: Calle setenta y cuatro.	76. Línea amarilla: Calle setenta y cuatro.
77. Línea blanca: Calle setenta y cinco.	77. Línea blanca: Calle setenta y cinco.
78. Línea gris: Calle setenta y seis.	78. Línea gris: Calle setenta y seis.
79. Línea negra: Calle setenta y siete.	79. Línea negra: Calle setenta y siete.
80. Línea roja: Calle setenta y ocho.	80. Línea roja: Calle setenta y ocho.
81. Línea azul: Calle setenta y nueve.	81. Línea azul: Calle setenta y nueve.
82. Línea verde: Calle ochenta.	82. Línea verde: Calle ochenta.
83. Línea amarilla: Calle ochenta y uno.	83. Línea amarilla: Calle ochenta y uno.
84. Línea blanca: Calle ochenta y dos.	84. Línea blanca: Calle ochenta y dos.
85. Línea gris: Calle ochenta y tres.	85. Línea gris: Calle ochenta y tres.
86. Línea negra: Calle ochenta y cuatro.	86. Línea negra: Calle ochenta y cuatro.
87. Línea roja: Calle ochenta y cinco.	87. Línea roja: Calle ochenta y cinco.
88. Línea azul: Calle ochenta y seis.	88. Línea azul: Calle ochenta y seis.
89. Línea verde: Calle ochenta y siete.	89. Línea verde: Calle ochenta y siete.
90. Línea amarilla: Calle ochenta y ocho.	90. Línea amarilla: Calle ochenta y ocho.
91. Línea blanca: Calle ochenta y nueve.	91. Línea blanca: Calle ochenta y nueve.
92. Línea gris: Calle noventa.	92. Línea gris: Calle noventa.
93. Línea negra: Calle noventa y uno.	93. Línea negra: Calle noventa y uno.
94. Línea roja: Calle noventa y dos.	94. Línea roja: Calle noventa y dos.
95. Línea azul: Calle noventa y tres.	95. Línea azul: Calle noventa y tres.
96. Línea verde: Calle noventa y cuatro.	96. Línea verde: Calle noventa y cuatro.
97. Línea amarilla: Calle noventa y cinco.	97. Línea amarilla: Calle noventa y cinco.
98. Línea blanca: Calle noventa y seis.	98. Línea blanca: Calle noventa y seis.
99. Línea gris: Calle noventa y siete.	99. Línea gris: Calle noventa y siete.
100. Línea negra: Calle noventa y ocho.	100. Línea negra: Calle noventa y ocho.



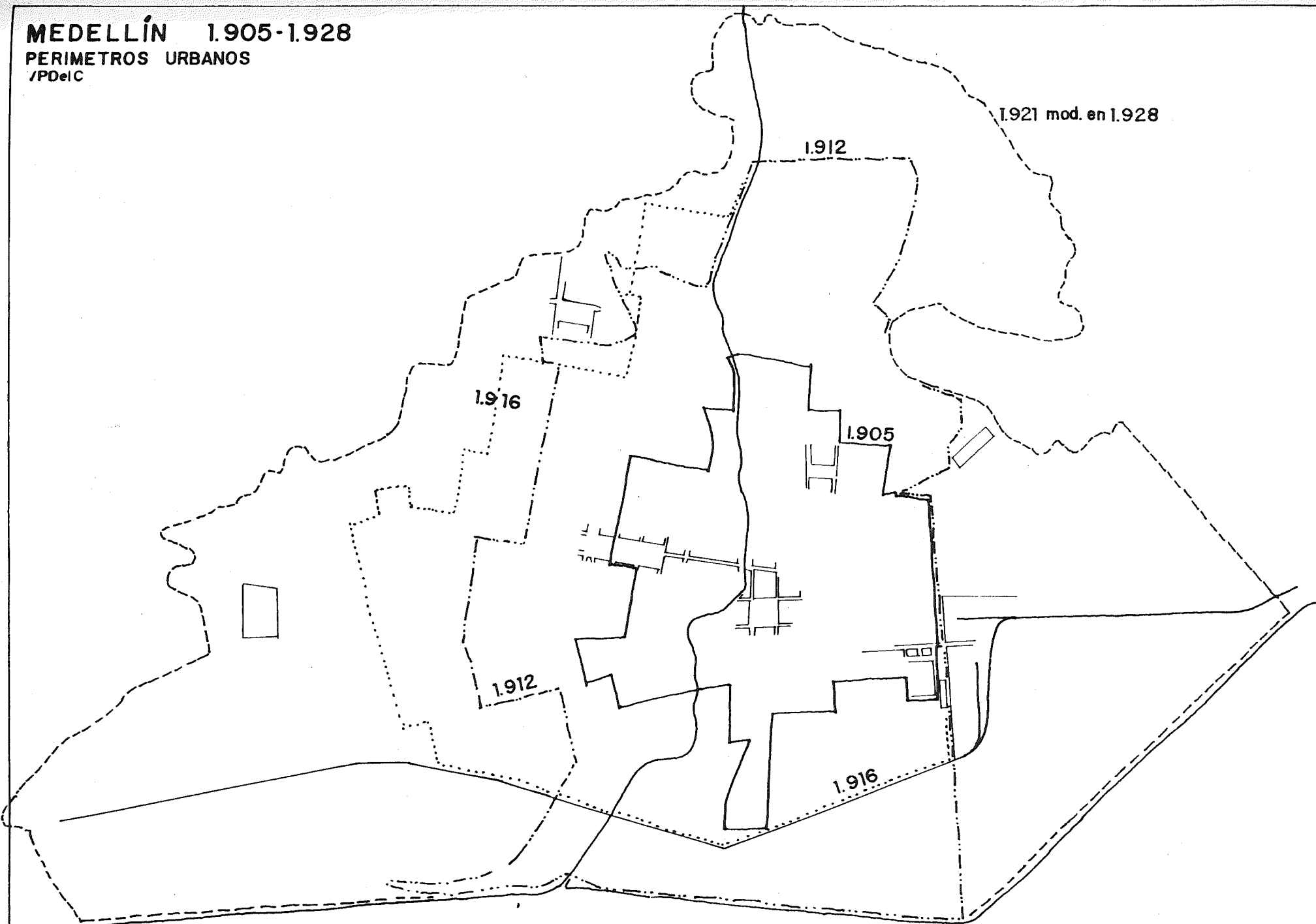


PROPUESTA PRIVADA DE URBANIZACION 1.892
PLANO DE JUAN LALINDE NO ESTUDIADO EN EL CONCEJO MUNICIPAL

MEDELLÍN 1.905-1.928

PERIMETROS URBANOS

/PDelC



IV. LA APLICACIÓN DEL MODELO EL PLANO DE MEDELLÍN FUTURO DESARROLLO Y PROYECCIÓN

Este capítulo, como se comentó, incluye el desarrollo de la segunda fase del Medellín Futuro, las descripciones de la ciudad de 1913 cuando se adopta el plano y la de 1937 en la cual se evidencia la transformación de la estructura urbana de la ciudad producto del plano, cuando el Concejo municipal hizo entrega a la población del *Palacio Municipal*, "construido para magnificencia de la ciudad y para orgullo de la arquitectura moderna", como se lee en el número 981 de la *Crónica Municipal*, en la que se presenta un *Medellín monumental y magnificante, Medellín, ciudad moderna*¹.

4.1. LA CIUDAD DE 1913

El núcleo urbano recibía desde distintos frentes las presiones de cambio ejercidas por la nueva tecnología industrial en su propósito de prefigurar a la ciudad capitalista. Nuevas comunicaciones, nuevas vías, nuevos transportes, nuevos servicios: mejoras en la infraestructura, necesidad de captar dineros por parte del municipio, manejo de estadísticas, levantamiento del catastro municipal, nuevas técnicas de construcción y de comunicaciones

Si se confronta la realidad urbana de 1913 con los principios de construcción de la urbanística a través de una cualificación de la misma estructura urbana, se verifica la validez del proyecto de Medellín Futuro, más como un factor regulador que propiamente como un modelo original con grandes pretensiones de monumentalidad que, sin embargo, pudo dejar relevantes prácticas de la urbanística, que se dilataron con el tiempo.

El catastro levantado en el año de 1913², por orden del Concejo de Medellín, registra 275 manzanas para una población, según el censo de 1912, de 70.547 habitantes en el distrito y aproximadamente 50.000 en el área urbana. El documento relaciona la manzana (ubicación), la numeración de la puerta, el

¹ *Crónica Municipal*, N°. 981, Medellín, octubre 12 de 1937.

² *Actas del Concejo de Medellín*. Tomos 310 y 312. 1913.



propietario o morador del predio, su destinación o uso y sus características arquitectónicas, limitadas al número de patios y solares³. Este levantamiento catastral permitió clasificar y ubicar en el plano urbano unos usos, una ocupación social, una configuración física de la manzana (tipológicamente), y establecer los márgenes de ocupación de la misma. Alternativamente, sin precisión absoluta, en la sección norte de la ciudad, como intento de aproximación, se elaboró un loteo (en esta categoría se trabajó con los planos del IGAC de 1972 levantados con base en aerofotografías).

4.1.1. POBLADORES DEL MEDELLÍN DE PRINCIPIOS DE SIGLO

"A medida que la ciudad creció en tamaño y complejidad durante las tres primeras décadas de este siglo, empezó a dejar atrás su simplicidad de pueblo grande y se transformó en una pequeña ciudad ávida de desarrollo y progreso"⁴.

El valle de Aburrá es Medellín, Medellín es el valle de Aburrá y como tal reparte funciones, atribuye características y genera relaciones. El sur recibió los beneficios del ferrocarril de Amagá, por cuanto éste generaba hoteles, comercio, transferencias. Envigado, sobre las montañas de oriente, permaneció limitado a la agricultura, y algunas industrias textiles, al margen del desarrollo. Bello, al norte, fue el municipio más comprometido con el cambio tecnológico, tanto en la industria, como en la ganadería y la agricultura de sus áreas rurales. Copacabana, sobre la misma banda del río que Medellín, cumplía su tarea de prestación de servicios; el mercado lo vinculó con los distritos inmediatos. Acerca de Itagüí, Hernán Darío Villegas⁵ concluye, retomando a Marco Palacios, que era un municipio productor de caña, centro de la cervecería antioqueña, y cuyos trabajadores eran reclutados durante la época de cosecha de café para viajar al sudoeste, especialmente a Fredonia.

A su vez, las zonas subalternas asumieron funciones de intercambio: Belén se rodeó de trapiches, la América creció en población, como lugar apto de residencia, y Robledo, sobre la carretera a occidente, albergó talleres entre las moradas urbanas y las fincas aledañas.

Hacia 1905 el distrito de Medellín congregaba a 54.946 habitantes, incluidas las zonas suburbanas. Olano estimó 30.000 moradores en el casco urbano. En 1912 el número era de 70.547 personas en el distrito (Jorge Rodríguez calcula 40.000 en la ciudad), en 1918 se registraron 79.146 y dos años después

³ Acuerdo N°. 21 del 12 de febrero de 1913. Nomenclatura y catastro de la propiedad raíz,

⁴ Payne, Constantine A., Crecimiento y cambio social en Medellín. (...), V., op. cit., p. 31.

⁵ Villegas, Hernán Darío, "Medellín 1900-1930. Aproximación a una historia urbana." ponencia presentada al V Congreso de Historia de Colombia, Armenia, julio de 1985.

120.044, para el distrito, de los cuales correspondían 83.955 según el censo de ese año. Para 1927 Olano calculó cien mil habitantes (que en 1932 no se habían alcanzado en el casco). En resumen, el crecimiento del distrito desde 1905 hasta 1927 corresponde al 118%. En relación con el departamento, la concentración poblacional de Medellín permaneció hasta 1928 por debajo del 10%, mientras que la cifra para todo el Valle de Aburrá asciende en 1905 al 12,6% y en 1928 al 15,2%.

En un artículo de abril 9 de 1927, con estadísticas sobre el aumento del valor de la tierra, las tarifas de la energía eléctrica, el movimiento de pasajeros del tranvía y los presupuestos de las rentas municipales (los cuales aumentaron progresivamente desde 1920, cuando ya se recurría a los empréstitos), Ricardo Olano concluye que el progreso de la ciudad fue, aunque constante, muy lento hasta 1910 y se acentuó hacia 1913-1914 con la llegada del Ferrocarril de Antioquia, con la organización autónoma de las Empresas Públicas Municipales, con la adquisición de la Empresa de Energía Eléctrica y con la adopción del plano de Medellín Futuro. Dicho progreso tuvo un nuevo empuje en 1918 y de ese año a 1926 la ciudad tuvo un intenso y seguro desarrollo⁶.

Es importante anotar que los datos de las edificaciones registradas con el permiso otorgado por la ingeniería municipal distorsionan las apreciaciones de Olano durante 1916, 1917 y 1918. El total de construcciones en 1916 es de 117 y un año más tarde, de 119; para 1918 no están completos los datos, pero en los seis meses que se relacionan es notorio el descenso⁷. Esto parece indicar que en 1919 las labores arquitectónicas se limitaron a mejoras, en especial de fachadas, de las cuales no se recibía aviso en la ingeniería municipal. Cabe llamar la atención sobre las razones que presenta Olano para justificar el crecimiento de las Empresas Públicas en 1913-1914, pues éstas sólo se municipalizan en los años veinte. Comenta también que a pesar de la guerra europea, la gran crisis de 1920-1921 y la sequía del río Magdalena de fines de 1925 a mediados de 1926 (que había paralizado toda actividad), el progreso de la ciudad no se había detenido. Asimismo, analiza los factores favorables:

- ♦ La prolongación del ferrocarril a Bolombolo
- ♦ La gran producción de café del departamento
- ♦ El gran desarrollo de las industrias en el departamento
- ♦ La construcción de varias carreteras
- ♦ El desarrollo de la riqueza petrolífera del país⁸. No está de más acotar que las grandes urbanizaciones se empezaron a construir en Medellín a partir de 1917, con el barrio Berlín, situado por fuera del perímetro urbano.

⁶ Olano, Ricardo, *La Ciudad Futura*, Propaganda Cívica Med., 1930.

⁷ *Correo Liberal*. Medellín, septiembre 28 de 1919.

⁸ Olano, Ricardo., op. cit., p. 92.

Constantine Alexandre Payne encuentra diferencias entre las condiciones de los pobladores de Antioquia y las del resto de Colombia y Latinoamérica, por cuanto *aquella ofrecía una estructura social más flexible, aunque limitada*⁹. De estudios llevados a cabo acerca de las familias de Medellín se concluye que un número considerable de los miembros de la élite industrial habían estado vinculados en su juventud a la minería, al comercio, al cultivo del café o al transporte de mercancías. El autor citado expone las razones por las cuales esas personas se trasladan a Medellín: los hijos de familias adineradas del campo llegaron a estudiar en los colegios y las universidades; otros escapan a la persecución política y las gentes menos pudientes emigran en busca de trabajo "en las fábricas, almacenes, talleres artesanales, casas particulares o en la calle como prostitutas o lustrabotas o a vivir del rebusque"¹⁰.

Como la ciudad aún era pequeña, los miembros de la élite, conscientes del cambio y propiciadores del progreso, alternan sus actividades en el comercio, la industria y la urbanización con cargos en el gobierno local o representaciones de entidades corporativas de carácter civil. Esto se evidencia durante el desarrollo del plan de Medellín Futuro, como consta en los documentos de la época.

4.1.2. ESTADÍSTICAS

El ingeniero Jorge Rodríguez, pionero de las estadísticas en Colombia, miembro de la junta municipal del censo de 1919, levantado para la cabecera municipal, contaba en el propio Medellín 7.096 edificios ocupados, 522 desocupados, 127 en obra, en construcción o reconstrucción, para un total de 7.745 edificios. Discriminada esta cifra, para las construcciones al norte y el sur de la quebrada Santa Elena, se obtenían 3.720 y 4.025 edificaciones respectivamente. Se hacía la salvedad de que "los casos propiamente habitados" (excluyendo los de la población aglomerada) ascendían a 7.069.¹¹

Igualmente, el censo determinaba el número de ocupantes por edificio: la mayor parte de éstos habitaban de tres a seis personas; 982 casas eran compartidas por siete bienhabientes. En 1919 el autor del artículo definió como "lo normal en Medellín" que bajo cada techo vivieran de dos a ocho personas; en una población de 43.796 habitantes, resultaba un promedio de 6,5 moradores por casa. Con ello se desmitificaba, al menos para el caso de Medellín, la creencia de que la familia antioqueña era más numerosa. Esta situación se explicaba tanto por la baja natalidad y la alta mortalidad, como por la pronta

⁹ Payne, Constantine, *op.cit.*, p. 31.

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ Rodríguez, Jorge, "Censo de Edificios de Medellín", *Correo Liberal*, julio 23 de 1919.

emigración de los hijos o la constitución igualmente pronta de nuevos hogares. Las estadísticas del mismo año establecían asimismo 127 obras como resultado de los permisos de construcción¹².

4.1.3. UN PERÍMETRO

En 1905 se había señalado un marco urbano para la ciudad; en 1912 se ampliaba esta forma no homogénea. Es posible describir el área de este ensanche, así: al oriente, comprendía la zona de mayor presión de las urbanizaciones esporádicas; la quebrada Santa Elena demarcaba dos sectores de población socialmente diferenciados. Al otro lado de la quebrada, sobre el barrio Boston, apenas en formación, el ensanche incluía la parte alta de Villa Nueva, unas tres cuadras más hacia el norte desde la catedral y cuatro más en el mismo sentido hasta Carabobo. En la parte baja de la zona norte, abarcaba las tierras circunvecinas al río, el cual se mostraba como límite natural. En el sur, la calle San Juan servía, como antes, de lindero (ver ilustración 31).

En este marco de ciudad, los hechos urbanos que consolidaron una trama se desarrollaron sobre el núcleo central, sobre la vieja ciudad colonial, y en su inmediata periferia: Guayaquil, San Antonio, Buenos Aires, Villa Nueva y la parte baja de Bolívar, inmediata al río y a la quebrada Santa Elena.

4.1.4. EQUIPAMIENTO COMUNAL

Algunos de los servicios comunitarios, sociales y personales de asistencia médica, odontológica, recreacional, educativa y cultural mantuvieron su asiento en la traza colonial: los edificios administrativos de la gobernación, el municipio y la nación, la plaza de mercado cubierta y la plaza de ferias adquirieron suma importancia en esta jerarquización funcional del centro. El núcleo educativo de mayor peso, con la Universidad de Antioquia y el colegio San Ignacio localizados sobre la plazuela José Félix de Restrepo, desplazó sus límites hacia el oriente. Villa Nueva albergó, entonces, los centros más vinculados con la élite: el circo España, la catedral, un par de colegios y la casa de ejercicios de la Fundación San Vicente de Paúl. Las parroquias, vinculadas estrechamente con los barrios, cumplieron tareas específicas en cuanto a organización comunitaria se refiere (ver ilustración 34).

En cuanto a la distribución de otros usos sobre la malla urbana, la plaza de Berrío mantuvo su condición comercial, lo cual incidiría de manera significativa en los costos de la propiedad. Reflejo de esto es el

¹² *Ibid.*

hecho de que ninguna sastrería ni sombrerería, es decir, ninguna actividad de tipo artesanal, soportó las rentas de los locales allí ubicados; también puede evidenciarse por la relación del número de propietarios al número de locales en las manzanas, 145, 146 entre calles Boyacá y Colombia y carreras Palacé y Junín con diez propietarios y 32 locales, 151 entre calles Colombia y Ayacucho y carreras Palacé y Bolívar con diez propietarios y 35 locales, 161, 218.

Las casas en este sector central, casi todas de dos pisos, subdivididas en piezas ciegas, indistintamente utilizadas como oficinas, almacenes o talleres, empezaron a transformarse en edificios para renta, ante el empuje de los comerciantes. Es preciso hacer notar que sobre el parque Berrío no existía ningún frente de propiedad del Estado, lo cual confirmaba su carácter netamente comercial.

4.1.5. BARRIOS

La ciudad recibió en 1914 el impacto del tráfico ferroviario de la línea nacional sobre el barrio Guayaquil, próximo a la línea de Amagá (vecino al valle de Aburrá), ya en funcionamiento. Este barrio, con plaza de mercado, plaza de ferias y nuevos edificios para renta de vivienda, generó un área urbana de características propias. Sumaba un trazado diseñado por un ingeniero de origen inglés a una arquitectura de un profesional francés, lo cual se complementaba con la suntuosa obra de la estación, proyectada por Enrique Olarte. Como zona de acopio de víveres, de comercio minorista, de posadas, hoteles, bares y burdeles, constituyó un centro alternativo de comercio, y creó tensiones comerciales sobre las carreras Bolívar y Carabobo en su estrecho vínculo con el parque Berrío (ver ilustración 33).

Al finalizar el siglo XIX se presentó en muchas ciudades latinoamericanas, un apresurado proceso de terciarización, sin que se hubieran desarrollado condiciones de producción industrial notorias. Esto también resulta válido para Medellín¹³.

Al salir del propio corazón del centro, hacia el oriente, lo que fue el barrio de San Lorenzo (desarrollo del siglo XVIII) alcanzó a recibir el eco del comercio de la plaza principal. Sobre las calles, Colombia y Ayacucho, varios locales prestaron servicios como tiendas "de esquina".

Los restantes ejes de comercio se localizaron al norte, sobre la antigua carretera de salida de la ciudad y desde el mismo parque Berrío, y al sur, Palacé hasta Maturín, lo cual resulta comprensible por tratarse de

¹³ Gutiérrez, Ramón, "Las ciudades del siglo XIX" (...), *op. cit.*, p. 2.

la salida al sur del valle de Aburrá; finalmente, la calle Junín, que remata sobre la catedral, sirvió al distinguido comercio de Villa Nueva.

El área central no excluyó a los artesanos: sobre las manzanas colindantes al parque se establecieron sastres, joyeros, tipógrafos y talleres de imprenta. Sobre el antiguo eje de acceso a la ciudad, la calle Boyacá, se instalaron los sastres. Sobre Carabobo, Bolívar, Palacé y Junín también se situaron locales de artesanos, sin pasar de diez, en focos no mayores de cuatro cuadras.

En Guayaquil, San Antonio, San Lorenzo y en dirección a la plaza de Flórez, se encontraban disgregados otros talleres, casi todos ellos telares y algunas carpinterías.

4.1.6. INDUSTRIA

Payne opina que las industrias en Medellín no desalojaron trabajadores independientes; la mayor parte de los talleres artesanales en Medellín y en toda Antioquia permanecieron intactos y, aún más, respondieron al mercado creado por el café (se asume el desempeño de un trabajo independiente).

Desde antes de 1906 el casco urbano de Medellín contaba con edificaciones al servicio de la industria, si bien por debajo numérica y cualitativamente del resto del valle de Aburrá; a lo largo de éste se hallaban establecidas las empresas de mayor dimensión, como la Compañía de Tejidos en Bello, Tejidos Rosellón en Envigado y la Cervecería Antioqueña en Itagüí. (ver ilustración 36)

A pocas cuadras al norte de la quebrada Santa Elena, entre Bolívar y Cundinamarca, en el sector atravesado por la quebrada La Loca, funcionaban dos trilladoras, una fábrica de fósforos y una de bebidas y gaseosas. Más cerca de la quebrada Santa Elena se levantaba una fundición y otra se encontraba próxima al límite del área urbana sobre Bolívar. En el costado oriental, sobre la calle Echeverri, había otra fosforería. Las tipografías, litografías e imprentas laboraban entremezcladas con el comercio, incluso próxima a la plaza central. Dos trilladoras más se encontraban en Guayaquil, contiguas a la quebrada de los Ejidos. Al oriente, junto a la plaza de Flórez, estaba la cervecería Tamayo. El telar de las Echeverría funcionaba en las proximidades de la quebrada Santa Elena.

Es importante resaltar el papel que Medellín desempeñó como centro comercial del departamento. Las exportaciones de finales de siglo (café, oro, sombreros, etc.) vinculaban necesariamente en su manejo

financiero a comerciantes residentes en Medellín y la mayor parte de las empresas productoras del mismo departamento tuvieron su sede administrativa en esta ciudad.

Afirma Payne: "Un cálculo indica que para 1930 de una cuarta a una quinta parte de la población rural había dejado la agricultura de subsistencia y se había incorporado al mercado mediante el cultivo del café. Ya para 1930 el café representaba casi el 70% de las exportaciones colombianas"¹⁴. Lo que implicaba efectos colaterales para el casco urbano de Medellín, como se anotaba anteriormente.

En la descripción que hacen del Medellín de 1917, Jorge Rodríguez y Mariano Ospina Pérez¹⁵ relacionan las siguientes empresas sobre el área municipal:

Seis fábricas de tejidos, cinco de cigarros y cigarrillos, tres de fósforos, 25 tejares, once trilladoras de café, 20 ingenios de azúcar y panela, cuatro fundiciones de oro y plata, ocho fábricas de velas y jabón, dos de cerveza, seis de chocolate, tres establecimientos para tostar café, una tenería, un molino de trigo y fábricas de maquinaria agrícola, de confites, de galletas, de botones, de telas encauchadas, de camisas y cuellos, de productos químicos, de mecha, de baúles, de peines, de corsés, de escobas, de baldosas de mosaico, etc. Además estaban en proyecto y en vías de realización otras empresas industriales. A continuación los autores aclaran que en busca de fuerza motriz hidráulica y de otras ventajas se habían fundado en las vecinas poblaciones del valle varias fábricas de propiedad de capitalistas de Medellín.

A este desarrollo industrial corresponde el progreso alcanzado por determinadas profesiones en el medio cultural de Medellín, acerca de las cuales los autores anteriormente citados ofrecen los siguientes datos estadísticos: 56 médicos, 61 ingenieros, 73 abogados y 37 dentistas.

Sobre la periferia de la ciudad, hacia la parte baja, en el sur (Guayaquil) y sobre el acceso al eje norte de la ciudad, se situaban las pesebreras; cerca de ellas funcionaba la aduanilla, y en el mismo medio se encontraban depósitos, si bien había otros que compartían zonas más centrales con los artesanos y el comercio e incluso algunos en los barrios residenciales.

Llama la atención que en el plano de Isidoro Silva de 1906 (ver ilustración 29) se localicen diez trilladoras en el área urbana del mismo Medellín, mientras que el catastro de 1913 solo registra seis. Este desplazamiento parece justificado por el afán de localizarse en las proximidades de los caudales de agua¹⁶.

¹⁴ Payne, Constantine A., *op. cit.* p. 31.

¹⁵ Gaviria, J., *Monografías de Antioquia*, Medellín, Imprenta Oficial, 1923, p. 107

¹⁶ Ospina, Luis, *Industria y protección en Colombia 1810-1930*, Medellín, Editorial La Oveja Negra, 1974.

4.1.7. LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y EL ESPACIO PÚBLICO

Sólo cuatro puentes comunicaban el oriente y el occidente y se reducían a dos los comprendidos en el área urbana.

El situado sobre Colombia conectaba directamente con el parque Berrío, pero con interrupciones al oriente. Este inconveniente no se generó en Ayacucho y adquirió así, como eje, predominio para recorrer la ciudad en el sentido oriente-occidente. Sus dimensiones de ancho de vía, bastante cortas en el sector de la ciudad colonial, fueron ampliadas por los urbanizadores del siglo XIX a partir de la carrera Girardot; el Medellín Futuro amplió aún más estos términos.

San Juan, como límite urbano, hacia el occidente del casco, se desarrolló con 20 metros de ancho al oriente, y confluía en el antiguo camino de la Asomadera (continuación de Niquitao).

Palacé y Bolívar, ejes tangenciales al parque Berrío, interrumpidos, el primero, unas tres manzanas pasada la quebrada Santa Elena y, el segundo, sobre San Juan, cedieron así su importancia a Carabobo, que de puente a puente cruzaba la periferia y el centro y sobre esta última zona albergaba varios de los edificios de la municipalidad. En su recorrido a las afueras del límite urbano, Palacé y Carabobo se convertían respectivamente en los camellones del Medio y de Guayaquil, elevados como terraplenes y rodeados de altos árboles. De las calles estrechas en el centro histórico se pasó a las calles un poco más amplias trazadas por los urbanizadores del siglo XIX. La arquitectura, casi toda de un piso, les otorgó homogeneidad y definió el paramento.

El trazado vial del antiguo núcleo urbano, comprendido entre el Palo y Cúcuta, sirvió de referencia para la zona al otro lado de la quebrada, donde se continuaron las calles en el sentido sur-norte, pero las quebradas, los caminos y los grandes predios prestaron nuevos parámetros a las vías oriente-occidente, sin continuar la proporción y la regularidad de la manzana delineada en ese antiguo núcleo. En el proceso de racionalización del Medellín Futuro, se retomaría entonces el tipo de retícula ortogonal, de ejes continuos norte-sur y oriente-occidente, característico de la trama colonial española, para la expansión de la superficie norte. Debemos tener en cuenta que las jerarquías de esta trama diferirán de las de la misma cuadrícula indiana.

La problemática de las vías en el oriente de la ciudad, donde la topografía adquiere mayor pendiente, fue resuelta por el urbanizador privado con desarrollos inadecuados que en ocasiones tardaron varias décadas en corregirse. Se procuró mantener la continuidad de las vías del área central, pero los

inconvenientes de la otra orilla de la quebrada (riachuelos, caminos, grandes propietarios) dieron lugar a vías quebradas, curvas y rinconadas; algunas casas cerraban las calles, haciéndolas cambiar de dirección. Sobre el plano de la ciudad, este sector adquirió la mayor irregularidad de la trama urbana (ver ilustración 24).

Corrió a cargo de la Sociedad de Mejoras Públicas el diseño del paseo de la Quebrada Arriba, el cual satisfizo con su nueva arquitectura las aspiraciones de ornato y de progreso, y constituye un elemento caracterizador de la trama de Medellín en 1913.

En la estructura física de este Medellín de 1913, sobresalen dos parques: el de Berrío, antigua plaza mayor, y el de Bolívar, ambos fruto del pensamiento reformista de finales del siglo XIX, para el cual la referencia a la ciudad europea como Londres y París, adquiere un valor sin igual.

Con este propósito de introducir el (ver de en la trama urbana, elemento ajeno al urbanismo colonial español, se abrió un Bosque Público por fuera del perímetro urbano, en la zona norte. Este proyecto hizo parte de las celebraciones del centenario de la independencia de Antioquia y contó con los auxilios del gobierno nacional y la participación del tesoro municipal. De la realización y la administración se encargó a la Sociedad de Mejoras Públicas.

Las plazoletas de la ciudad eran casi todas heredadas y su espacio básico lo constituía el atrio de la iglesia (como puede verse en las ilustraciones 40 y 41), aunque una de ellas, de carácter religioso, databa del siglo XVIII. Tal vez la más significativa por sus condiciones espaciales fuese la de José Félix de Restrepo, frente a la universidad, la iglesia de San Francisco y el colegio de San Ignacio.

El barrio Sucre contó con su plaza cuadrada y el eje Ayacucho con la plazuela de la iglesia de Buenos Aires. Además había dos plazoletas de configuración espacial estrecha que no se vincularon con iglesia alguna, pues hacían parte de la vía: una en el antiguo casco y otra en los límites del perímetro urbano, ambas albergaron los pensamientos y las manifestaciones políticas libertarias. Finalmente, hay que mencionar el monumento al Salvador, en las inmediaciones del perímetro urbano, el cual constituyó un hito más del Medellín Futuro.

La plaza de Cisneros, con el monumento al hombre que concretó el sueño del ferrocarril en Antioquia, no existía entonces. Fue preciso que la Sociedad de Mejoras Públicas, año tras año, tomara cartas en el asunto para enaltecer el espacio de las nuevas arquitecturas, aquellas que modificaron la ciudad existente.

4.1.8. ARQUITECTURA

Desde la última década del siglo XIX algunas edificaciones, diseñadas por ingenieros la mayor parte de ellas y unas pocas por arquitectos, comenzaban a modificar la faz del centro de la ciudad, que había soportado una "arquitectura sencilla y pobre por lo general"¹⁷. Se levantaron casas y edificios de renta, entremezclando la característica arquitectura de aleros y balcones, con planos lisos y continuos, con las fachada de "proporciones cultas", que jerarquizaban diversos cuerpos, moldeadas con figuras que retomaron un repertorio ecléctico de lo clásico. Su inserción en el tejido urbano mantuvo los parámetros existentes: la continuidad del hilo, las limitantes constructivas (sólo gracias a la llegada del ferrocarril en 1914, se contó con cemento) que no permitían aumentar la elevación de las edificaciones. La tipología de la planta no cambió radicalmente, la tradicional casa de patio se redujo y modificó su apariencia. En algunas calles se hizo presente el antejardín, mimetizado por las verjas que delimitaron las calles.

La intervención del municipio en las nuevas arquitecturas no se hacia esperar; en 1913 se abrió la Escuela Modelo No. 1. El teatro de Medellín funcionó en una estructura inadecuada; la del Circo Teatro España (de empresarios privados), no sobresalió por su composición, pero se destacó por su amplitud y su elegancia.

Son los particulares, comerciantes y empresarios, quienes intervienen con nueva arquitectura en el centro de la ciudad. La catedral, el edificio Duque, el proyecto para el hospital, con la plaza de mercado y los edificios residenciales del barrio Guayaquil, hacen parte ya en 1913 de esa voluntad por construir lo moderno.

4.1.9. SERVICIOS PÚBLICOS

La planimetría también permite diagnosticar la situación de los servicios en la ciudad. El plano de 1908 evidencia la situación precaria de algunos barrios de la ciudad que no recibían las aguas para el consumo diario. Un largo proceso de apropiación y adecuada distribución de las aguas de la ciudad, iniciado desde finales de siglo, permite al ingeniero René Rigal elaborar en 1913 el proyecto de instalación y distribución de la tubería de hierro.

Los restantes servicios públicos, algunos de propiedad de particulares, otros de la municipalidad, y casi todos de mutua participación, no proporcionaban la comodidad y la higiene reclamadas por los concejales;

¹⁷ Ospina Pérez Mariano y Rodríguez, Jorge, "Medellín 1917", *Monografías de Antioquia*, p. 33.

en virtud de esto, años más tarde se establece la municipalización de todos ellos. En su descripción de la ciudad en 1917, Mariano Ospina Pérez y Jorge Rodríguez anotaban: "En resumen, Medellín es una ciudad próspera e industrial, dotada de todos los elementos de progreso y bienestar"¹⁸.

4.2. PLANO DE MEDELLÍN FUTURO

En el número de abril 18 de 1910 del periódico *La Organización*, la Sociedad de Mejoras Públicas convocó a un concurso público para premiar "el mejor plano" que se elaborara de Medellín Futuro. El citado concurso se adhería a las conmemoraciones del centenario de la independencia, iniciativa de la Sociedad San Vicente de Paúl dirigida a exhibir los avances industriales. Los términos de la convocatoria estaban orientados a mantener como base la ciudad existente, proponer modificaciones sobre el espacio público y las vías y proyectar las futuras vías de los alrededores, determinadas entre el puente de Guayaquil, sobre el río Medellín, Cipriano y las partes baldías del oriente, aprovechables para la urbanización. Este concurso planteó la posibilidad de recoger las sugerencias de la opinión pública. Paralelamente, la Sociedad de Mejoras Públicas, ente creado para el embellecimiento y ornato de Medellín, solicitaba apoyo al Concejo municipal para que por medio de un acuerdo

se adoptara el plano ganador como oficial, y se tomaran las medidas legales pertinentes con el propósito de asegurar el desarrollo futuro de la ciudad dentro de los parámetros expresados en tal plano. Quedaba así instituida la voluntad de prever la forma urbana de la ciudad.

De esta manera se aunaban las reflexiones críticas sobre los aspectos físicos y de manejo de la ciudad en el ambiente de los profesionales: con reiterada mística por lo urbano los ingenieros, los inversionistas, los industriales, "la intelectualidad antioqueña del último lustro"¹⁹, ventilaron las propuestas que modificarían la faz de Medellín desde 1910.

Es importante percibir las proximidades de los intelectuales con la industria, con la misma Escuela de Minas, y retomar el comentario que Marshall Berman expresa sobre la descripción de Marx de los intelectuales asalariados, pues "está tratando de hacernos ver que la cultura moderna es parte de la industria moderna"²⁰.

¹⁸ *Monografías de Antioquia*, p. 41.

¹⁹ López, Alejandro, *La organización*, Medellín, julio de 1910.

²⁰ Berman, Marshall, *Todo lo sólido (...)* p. 114.

4.2.1. CONCURSO PARA UN PROYECTO URBANO

En 1907 Ricardo Olano partió a Washington en viaje de negocios. Hijo de minero procedente de Santo Domingo (Antioquia), llegó a Medellín a principios de siglo y se desempeñó no sólo como comerciante, sino también como inversionista, industrial, urbanizador y político liberal. Participó en el Concejo de Medellín en 1914 y en 1918, y fue miembro activo de la Sociedad de Mejoras Públicas.

Perteneció a la élite que lideró el progreso de la ciudad entre 1900 y 1930. En palabras del ingeniero Jorge Rodríguez, era el más "progresista" de su generación; su personalidad decidida y pujante, sus dotes especiales y su visión original hicieron de él un pionero de la urbanística; y fue reconocido no sólo a nivel local sino en toda Colombia y en el exterior gracias a su participación en congresos internacionales y a su actividad como director de la revista *Progreso*, órgano de la Sociedad de Mejoras Públicas, desde la cual mantuvo un productivo intercambio de información sobre la temática de la ciudad colombiana y el urbanismo de los Estados Unidos, México, Suramérica y Europa; incluso el plano de la nueva ciudad de Canberra fue presentado y comentado.

La visita de Olano a la biblioteca del Congreso de Washington dio a Medellín la posibilidad de adentrarse en algunos aspectos de la modernidad tempranamente, si se la compara con el resto de las ciudades colombianas, pues allí surgió en él la inquietud de realizar un "plano de la ciudad futura". Su utopía en aquel momento era visualizar un desarrollo racional para Medellín, su ciudad, como más de un siglo antes lo había hecho L'Enfant para la capital de los Estados Unidos de América.

La ideología liberal, que para Giorgio Piccinato parece ser "la vía ideológica más apropiada para el desarrollo "general" en ese momento histórico de la sociedad y del progreso científico"²¹ fue una permanente directriz de la lucha de Olano. Todos esos principios del pensamiento político, los derechos ciudadanos, la participación en la vida política, la libre actividad económica, la limitación en la intervención del Estado, fueron temas que ventilo en diferentes revistas y en la prensa no sólo local sino también nacional. En esa reflexión de Piccinato respecto a esta ideología se concluye que "en realidad, la urbanística tiene en el liberalismo una de sus matrices ideológicas"²². Por esto no es extraño que un ciudadano de comienzos de siglo tan progresista, tan liberal forjara los principios de la urbanística en Colombia.

²¹ Piccinato, Giorgio. *La construcción de la urbanística. Alemania 1871-1914*, Colección de Urbanismo, Barcelona, Oikos Tau, 1993, p. 35.

²² *Ibid.*

La oportunidad se presentó en la exposición industrial de 1910, pues el mismo Olano lanzó la propuesta, en la benemérita Sociedad de Mejoras Públicas, de convocar a un concurso público para desarrollar el plano del Medellín Futuro.

4.2.1.1. IDEA DE UN PLANO

A la idea de presentar las propuestas a consideración de la ciudadanía se adhirió el señor Carlos Restrepo²³, quien en el periódico *La Organización* expuso los lineamientos de su proyecto, enmarcado dentro de las críticas a las condiciones defectuosas del trazado que mostraba entonces la ciudad. Con una invocación al sentido de previsión y patriotismo que caracterizaba a la Sociedad de Mejoras Públicas, Restrepo presentó la imagen de "un cuadrilátero" con calles anchas que formaran el marco de lo que es hoy la ciudad y definiera así la dimensión de la ciudad en un claro deslinde de lo urbano y lo no urbano; demarcado con avenidas debidamente arborizadas que embellecieran la ciudad, tendría en sus cuatro ángulos cuatro parques o paseos públicos (de los cuales había dos proyectados: el del Centenario y el de la Ladera). Por razones de estética e higiene, Restrepo situaba al norte en predios baldíos sobre la carretera de salida de la ciudad, un parque más, de mayor extensión, al cual denominó parque Central. El terreno cumplía con las exigencias topográficas y de composición del suelo. La financiación estaba prevista por la experiencia de Nueva York con el Central Park. Los grandes problemas de los ejidos serían resueltos por el cuarto parque, con una adecuada intervención de drenajes aprovechable para lagos y con siembras de eucaliptos, "(...) suprimiendo así el foco de infección más eminente que tiene la parte baja de la ciudad"²⁴.

El periódico *La Defensa*, del cual hacía parte el ingeniero Alejandro López como editor, anunciaría el desenlace del concurso con estas palabras preliminares: "Para satisfacer la necesidad de que las construcciones futuras de la ciudad se hagan de acuerdo con un plan preconcebido y previamente estudiado y aprobado, promovió la Sociedad de Mejoras Públicas, con motivo del centenario, un concurso para premiar el plano que a una comisión asignada al efecto le pareciera más digno de ser adoptado, plano en el que constataran, además de lo actual, las correcciones que han de hacerse en lo futuro en el trazado de la ciudad, y el modo de prever su ensanche"²⁵.

El primer premio fue otorgado al ingeniero Jorge Rodríguez y los puestos siguientes correspondieron a Federico Lalinde y Carlos Vallejo (estos proyectos no han podido ser localizados).

²³ Restrepo, Carlos, *La Organización*, mayo 9 de 1910.

²⁴ *Ibid.*

²⁵ Medellín futuro, en *La Defensa*, agosto 3 de 1910.

Llevada a cabo la premiación, el Concejo municipal y la Sociedad de Mejoras Públicas crean una comisión integrada conjuntamente por miembros de ambas entidades y con la participación del ingeniero municipal para perfeccionar el proyecto del ingeniero Rodríguez, con algunas de las ideas planteadas por los demás concursantes.

Un año después el ingeniero municipal, ratificado en su cargo por el presidente del Concejo, presentó un informe acerca de la ampliación de la calle San Juan y una zona aledaña que se convertiría más tarde en plaza de Cisneros. Este proyecto requería la inversión de una considerable suma de dinero, de la cual el tesoro municipal no disponía; sin embargo, se nombró una comisión para que se entendiera con los dueños de las fajas. La cuestión fue planteada desde el punto de vista de la voluntad del Concejo para "hacer de Medellín la ciudad moderna", ante lo cual era preciso empezar por alguna parte²⁶.

Una vez que en el seno de la Sociedad de Mejoras Públicas se conoció y aprobó el plano del Medellín Futuro, se preparó el documento legal que debía ser refrendado por el Concejo municipal. El 5 de marzo de 1913, comisionado por tal entidad, Ricardo Olano presentó ante el Concejo la propuesta sobre "el ensanche general de la ciudad en el futuro", subrayando la trascendencia del plano. Inmediatamente leído el acuerdo reglamentario, fue aprobado en primer debate (ver ilustración 38).

El plano fue elaborado en su fase final por los ingenieros Jorge Rodríguez (autor intelectual), Alejandro López, Enrique Olarte (ingeniero-arquitecto), Ricardo Olano, A. Londoño, José Arango, Horacio Marino Rodríguez (autodidacta de la arquitectura) y el entonces ingeniero del distrito, Mariano Roldán. Dibujaron Horacio M. Rodríguez y J.J. Gil.

Como parte de la reflexión acerca de por qué se hizo realidad este proyecto, es importante destacar el momento coyuntural de voluntad política y conciencia "citadina". Los integrantes de la comisión del Medellín Futuro fueron ratificados en su cargo por parte de las dos entidades rectoras hasta finales de los años veinte, a lo cual se agregan las condiciones excepcionales de las personas que participaron en su creación y promoción.

Su autor, el ingeniero Jorge Rodríguez, introdujo las estadísticas en Colombia junto a Alejandro López, fue pilar de la Escuela de Minas (como lo describiera la revista *Colombia*) al lado de Tulio Ospina y el mismo Alejandro López. La Sociedad de Mejoras Públicas reconoció su talento y su condición humana otorgándole el premio de civismo de 1920; también fue concejal en 1913-1917, y como tal preparó los términos legales y financieros para el empréstito de la ciudad para tender la tubería de hierro, ejercicio sin

²⁶ Actas del Concejo de Medellín, tomo 294, septiembre 11, de 1913, p. 328.

antecedentes en la historia de Medellín. Su propuesta de "ensanche" de Medellín se vio favorecida por su conocimiento de las estadísticas en procura de establecer un equilibrio entre las diferentes partes de la proyectación y las mismas zonas de los intercisos. Como se verá más adelante, en calidad de vicepresidente del Concejo de Medellín definió pautas precisas para reglamentar las urbanizaciones e influyó por ende en el enriquecimiento de la concepción del Medellín Futuro como proyecto de ensanche.

El ingeniero Alejandro López, ejerció las funciones de ingeniero municipal en 1903, realizó el proyecto del túnel de la Quiebra para conectar los tramos del ferrocarril (trabajo inusual para la época), fue concejal de 1913 a 1915 y un convencido difusor de la ideología empresarial (primero en su género en Medellín). Respecto al plano del Medellín Futuro, su visión de planificador de empresa queda plasmada en su concepción de "plan racional", de respuesta técnica, de desarrollo previsible y por tanto, vinculado a la economía del ente público.

Enrique Olarte, alumno de la Escuela de Minas, se especializó en Inglaterra. Fue presidente de la Sociedad de Mejoras Públicas y profesor de la Escuela de Minas. De manera segura, prestó a la racionalidad del plano el sentido estético. Como proyectista del Bosque de la Independencia recibió el primer puesto en concurso público. Participó también en el diseño de las plazas públicas, e hizo parte de la Comisión del Medellín Futuro y de la de Estética que se creó en 1916.

Mariano Roldán se desempeñó como ingeniero del municipio (de 1912 a 1914), gerente del Acueducto de Medellín, gerente industrial y líder gremial. Fue nombrado ministro de Economía en 1938. De sentido pragmático y racionalizador, abordó las primeras intervenciones en la aplicación del plano.

J.J. Ángel, ingeniero egresado de la Escuela de Minas, fue concejal suplente entre 1915 y 1917, diputado suplente de 1919 a 1921, superintendente del Ferrocarril de Antioquia entre 1931 y 1934, gobernador de Antioquia de 1934 a 1935 y concejal principal en este último año.

H. Marino Rodríguez, investigador de métodos constructivos, autor de los volúmenes *El libro del constructor* y *El tratado de arquitectura*, se desempeñó como profesor en la Escuela de Minas.

En síntesis, para que el plano de Medellín Futuro se hiciera realidad, se conjugaron la iniciativa de Ricardo Olano, el empeño de la Sociedad de Mejoras Públicas, el apoyo de la Escuela de Minas, el conocimiento de los ingenieros antioqueños, la voluntad política del Concejo municipal, el interés ciudadano, las condiciones de la salubridad, el desarrollo industrial y la especulación de tierras.

La idea de "civilización urbana" se arraigó tras un proceso de aculturación surgido del intercambio comercial y de la preparación de profesionales en Europa y Estados Unidos de Norteamérica; fue recogida y proyectada por la élite como parte de una compleja inversión de capital, que no descuidó la importación de tecnología.

Considerando la determinante del paulatino crecimiento de Medellín y la necesidad de sentar las bases de una ciudad moderna, que cumpliera con las exigencias del progreso y de la higiene, el Concejo municipal acordó aprobar el plano del Medellín Futuro y aceptarlo como principio para ajustar el desarrollo de la ciudad en cuanto fuera debidamente reglamentado.

Para cerrar este aparte es conveniente traer el concepto de Javier Frechilla el cual expone en su tesis doctoral acerca de la construcción del ensanche de Madrid; Frechilla nos recuerda que en la terminología de la segunda mitad del siglo XIX "ensanche" sería sinónimo de lo que se denomina plan general, y añade "un ensanche es un documento que representa un pacto de los dichos agentes que intervenían en la construcción de la ciudad para establecer las regulaciones que habían de regir en el desarrollo de la misma"²⁷.

4.2.1.2. REGLAMENTO PARA EL PLANO DE MEDELLÍN FUTURO

El Acuerdo 56 de mayo 5 de 1913, con el cual se reglamentó el plano de Medellín, constaba de seis artículos. El primero comprometía al Concejo a la difusión tanto del plano como del acuerdo, aquél en las oficinas públicas y éste profusamente. El artículo segundo sancionaba la obligatoriedad de dar aviso al ingeniero municipal de la pretensión de edificar o reedificar sobre el área circunscrita por las calles de la ciudad o en terrenos no urbanizados aún, pero comprendidos dentro de la carretera de circunvalación señalada en el citado plano; el ingeniero municipal autorizaría la obra de conformidad con el plano. A continuación se delimitaba la carretera de circunvalación.

Nótese que se estableció una zona de urbanización por fuera del área urbana establecida en 1912, pero que se limitó con la carretera de circunvalación; este deslinde se retomaría en 1921 en los primeros intentos de zonificación (ver Ilustraciones 31, 38 y 39).

El artículo tercero ordenaba la creación de una junta que asesorara al Concejo a la hora de establecer por acuerdo las modificaciones pertinentes a la aplicación del plano y las medidas requeridas para tal

²⁷ Frechilla C., Javier, "La construcción del ensanche de Madrid", tesis para optar título de doctor arquitecto, Madrid, Etsam, 1989.

efecto, ya fuera la compra o la expropiación. El artículo cuarto precisaba la composición de esta junta; la integrarían el ingeniero municipal, dos representantes del Concejo, dos miembros asignados por la Sociedad de Mejoras Públicas y el personero, encargado de abrir libros sobre cuanto se relacionara con la aplicación del plano (muchas horas fueron dedicadas a la pesquisa de esta importante evidencia en el Archivo del Concejo de Medellín donde se encuentra un gran número de ejemplares sin clasificar; sin embargo, algunos documentos de los años veinte cuando existió la oficina del Medellín Futuro fueron revisados).

Tanto los gestores del proyecto como los miembros del Concejo alcanzaban a comprender que, si bien el plano establecía unas pautas de delineación del trazado urbano, las cuales garantizaban las condiciones naturales mínimas para el mantenimiento de niveles aceptables de calidad de vida, asimismo suscitaba conflictos con los propietarios de los predios. Toda ciudad crece y por este solo hecho produce riqueza (genera la valorización de terrenos en esa expansión)²⁸; los ciudadanos estorbo (término que asigno Olano a todos aquellos individuos mezquinos con la ciudad, que obstaculizaban el desarrollo urbano), los urbanizadores, el acoplamiento del plano a una realidad milimétrica, la alternativa de la concertación, la reinterpretación de posibilidades, las pretensiones de racionalidad, el sueño de parques y avenidas, así como la ciudad existente y sus habitantes son factores que el diseño urbano no puede dejar de considerar.

La adopción del plano como realidad obliga a valorar tres elementos que se presentan en forma simultánea: lo existente como formalismo con potencial de transformación, lo propuesto como abstracción y realidad del poder ser, y el propio devenir como pauta que se establece. Esta compleja tríada condicionaba los pilares que se habían erigido en 1890 como exigencias del momento: higiene, comodidad, ornato.

La atención prestada por Olano a la maqueta del Washington de L'Enfant, con sus claras perspectivas de ejes monumentales, rodeados de parques y jardines, no dejó de ser una contemplación, pues sólo podría entrever el proyecto de ensanche para Medellín traspasando los límites antiguos y desbordando hacia la periferia en busca de unas formas capaces de evidenciar la racionalización de la ciudad: la Gran Avenida Central, que corre desde el centro hasta rematar en el gran bosque; la Circunvalar, que delimita una nueva periferia y congrega la ciudad alrededor de una nueva funcionalidad, uniendo en un paseo el oriente, el norte, el sur y el occidente.

²⁸ Piccinato, Giorgio, *op. cit.*.

4. 2. 1. 3. DESCRIPCIÓN DEL PLANO

Como hemos visto, el plano se diseñó en función de tres objetivos básicos, el ensanche, la higiene y el ornato.

Respecto al ensanche, en su concepción formal y como respuesta a unas necesidades, la vía y los espacios para hacer circular el vehículo adquieren una importancia sin igual. Las calles se jerarquizan a la par con la ciudad misma. Se tecnifican las dimensiones, las exigencias de higiene y la medida del vehículo no sólo para asegurar el libre desplazamiento de la máquina y los peatones sino para preservar el ambiente.

Sobre estos principios, el proyecto desarrolla una racionalización para la ciudad existente: ampliación de calles, rectificación de la vía, continuidad de la traza colonial y republicana, corrección de la inclinación de la trama urbana. La vía determina "el hilo" de las edificaciones y, a su vez, éstas definen el paramento, confirmando una racionalidad.

Se conserva el sentido monocéntrico. La calle Ayacucho mantiene la preponderancia del eje oriente-occidente y se propone ampliarla sobre Buenos Aires. Carabobo, el antiguo carretero con trazado regular, constituye un eje de referencia para distribuir de manera rítmica las manzanas en todos los sentidos. Bolívar, el viejo camino irregular de la Colonia, debía desaparecer. La Gran Avenida, que remataría en el Gran Bosque (hacia el norte) y empataría con el mismo Bolívar cerca de la quebrada Santa Elena, llegaría al mismo corazón de la ciudad (ver ilustración 39). Darién actuaba como articulador: era una vía generosa que soportaba la inclinación de la vieja trama, para establecer la ortogonalidad de la nueva con referencia a Carabobo. Esto en cuanto al norte se refiere.

El sur se hallaba claramente definido en su límite urbano por San Juan, una vía recta y amplia. Sobre ella se localizaban las dos estaciones del ferrocarril y el resto de los predios sin ocupar. El plano propone desaparecer el viejo camino de la Asomadera para configurar una trama similar a la del norte.

El oriente, ya muy ocupado y de corta extensión por las laderas, estaba definido por la carretera de circunvalación. Hacia el sur el ensanche estaba limitado por el viejo camino al poblado, que ya rectificado conducía al río Medellín, configurando una diagonal. El tramo, ya también rectificado, del río Medellín hacía parte de la circunvalar, conformando la otra gran avenida del proyecto. Bordeando ambos costados del río el paseo debía engalanarse con estructuras arbóreas.

Ese sur claramente delineado, después de corregidos los pantanos, albergaría el "frontón de Jai alai" (también los deportes y la recreación con nuevas formas de expresión ocuparían nuevos espacios en la estructura). Otros parques al sur fueron programados. Uno de ellos remataba una vía de mayor dimensión que generaba a su vez el segundo, manteniendo así una ortodoxia en la propuesta de la intención urbana. Esta ciudad fluida debía enriquecerse paulatinamente con sus parques y glorietas manteniendo la continuidad de la perspectiva.

Resultaba necesario incorporar a la trama aquellas urbanizaciones de desarrollo esporádico del oriente; sin especular con formas, debían continuar la trama inmediata más consolidada. Bordeando el monumento al Salvador y destacando la topografía del lugar se desplazaba la circunvalar. Siempre se reservan los verdes para los bordes de la ciudad.

El ferrocarril, que recorría la ciudad en el sentido norte hasta San Juan, franqueando una zona intermedia entre el río y Carabobo, fue debidamente aislado entre avenidas.

Sólo las quebradas de La Loca, la Aguadita y Las Sepulturas mantendrían abierto su curso en la parte alta. Las demás recibirían el tratamiento necesario para camuflarse dentro del tejido urbano.

Como se había comentado, el camino de Bolívar, el de La Ladera, el de Las Palmas hacia Rionegro y el de La Asomadera debían desaparecer para mantener la continuidad y el orden que sólo la racionalidad podía proporcionar. Bastaba una corta diagonal para engendrar una referencia más a los ensanches europeos, suficientemente destacada por las manzanas que la conforman y por la dirección que rescata hacia la Gran Avenida; sobre ella adquiriría aún mayor relevancia el espacio receptor proyectado.

La circunvalar constituye tema aparte. Olano la propuso y su trazo fue desarrollado por los diferentes ingenieros que participaron en la elaboración del proyecto. El primero la pensó como un paseo con miradores que bordeaba la ciudad, cuya pauta era la ciudad de Florencia.

La Sociedad de Mejoras Públicas siempre la consideró como propuesta por ejecutar, gracias a los aportes que representaría a la ciudad. Los urbanizadores y los propietarios de las laderas nororiental proporcionaron las fajas de tierra para su realización. El Concejo le dedicó con exclusividad un ingeniero y la junta de caminos reservó partidas para su ejecución.

En relación con la funcionalidad de la misma ciudad, la circunvalar habría dado mayor coherencia a los desarrollos de esa ladera, que tuvieron lugar por fracciones, delimitados por las quebradas y pendientes,

para la circulación norte-sur, bien fuera de Bolívar Carabobo o Juan del Corral (es decir, en la parte baja). Los efectos que tuvo en realidad (aunque perduró hasta la década de los treinta como proyecto) sobre el crecimiento de la ciudad son perceptibles en los sucesivos perímetros del Medellín Futuro. La formalidad y la disciplina desarrolladas en el trazado le proporcionan un destacado equilibrio de composición al plano.

En síntesis, esa búsqueda de equilibrio, con una distribución homogénea de la trama urbana, generalmente llevaba implícita una valorización proporcional de las tierras. Sin embargo, algunas propuestas específicas quedaban en la mira especuladora, tras de una sobrevaloración del espacio público; tal fue el caso de la circunvalar o de la Gran Avenida (Juan del Corral), paralela a Carabobo (que no tocaba el parque Berrio).

La manzana además muestra un equilibrio formal: con su regularidad o su posibilidad de romperse geométricamente, pero manteniendo su esencia matemática y material del conjunto, constituye el complemento del trazado vial. El control matemático del plano se deja sentir en esa composición secuencial de la manzana, construida con temáticas de elaboración urbana un poco diferentes, pero lo bastante consolidadas para caracterizar tres zonas diferentes, dentro de una concepción predominantemente homogénea.

Es importante resaltar que el plano no aparece con la división predial; el municipio sentaba la base de ordenamiento del espacio público y el urbanizador desarrollaría la rentabilidad de la manzana.

Desde finales de siglo, los urbanizadores empezaron a tener en cuenta las dimensiones de los predios, y a ello se amarró el diseño de la vivienda según la localización del lote en la ciudad y el estatus social que ese lugar proporcionara. La vivienda se levantaba dentro de la temática de "la casa", de uno o dos pisos, con patios y solar. Esa cultura arquitectónica adquirida permitía su desarrollo sobre manzanas de ochenta por ochenta metros o de ochenta por cien. En general la ciudad no había desarrollado la vivienda en altura; ésta no requería otras ordenanzas que las establecidas por la higiene.

La constante era la continuidad. La manzana se adaptó a los terrenos inclinados y a las curvas de los caminos. Se distribuyó de manera homogénea al norte, al sur y al este; al oeste completó faltantes. Hasta los límites de la circunvalar, los propietarios de predios hallaban condiciones similares de valorización de sus predios.

4.3. MEDELLÍN FUTURO UNA ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN

La ciudad de 1913 no satisfacía las aspiraciones de su élite. Ésta planteaba un rechazo a la situación existente, a la incomodidad, a una estética fundamentada en "lo pueblerino", en un pasado de dependencia colonial. En contra de una urbe desarrollada por fuera de una racionalidad surgía paralelamente un interés humano de enterrar los héroes, las calles, las plazas de este pasado. Sobre lo que se rechazaba, se levantaría la nueva ciudad: la plaza sería el parque, el gran parque sería el bosque en los límites de la ciudad, las grandes avenidas y paseos se reservaban al ensanche por fuera de lo existente, el mercado requería un nuevo modelo de edificio. Ante el progreso de la técnica y las comunicaciones (el tren, el tranvía), en busca de condiciones de asepsia (con nuevos hospitales, el acueducto, el alcantarillado y la cuelga del río), la nueva arquitectura y la nueva ciudad se asentaron en un ideal planificado sobre la esperanza de verificar un cambio con una acción programada.

Para entender el proyecto del Medellín Futuro es preciso tener en cuenta que éste no previó desde un principio todos los aspectos en los cuales debía intervenir sino que como respuesta a más necesidades precisas asumió en el transcurso del tiempo unas perspectivas no imaginadas por Olano cuando presentó el plano. Así, en 1913 no reúne una estructura de "plan regulador" en todo su sentido; antes bien, se muestra como un proyecto carente de modelos de organización complementarios.

4.3.1. EXPANSIÓN

El plano del Medellín Futuro no fue desmedido al contrario, en corto tiempo se hizo estrecho, y tal vez pecó por falta de imaginación y, porqué no, de utopía. El plano se ampliaría hasta donde la mentalidad de la intervención pública lo permitiese en la formación de la ciudad burguesa.

Como se ha visto, la convocatoria del concurso no estableció límites. Consideraba como parámetro el plano realizado para el acueducto por una firma inglesa; no existía otro que a una escala considerable abordara un área mayor del distrito. Este factor pudo haber influido para no extender en superficie la propuesta presentada.

Como se comentó en la descripción de la ciudad de 1913 (ver Ilustración 31), en 1912 se había demarcado un nuevo perímetro urbano, dejando por fuera las urbanizaciones del norte (las que debieron haber sido trazadas por el plano de Medellín Futuro de 1892). Recordemos que al año siguiente, para

aumentar el monto de las rentas ordinarias y llevar a cabo las mejoras proyectadas, el Concejo municipal ordenó el levantamiento del catastro, incluyendo las manzanas arriba mencionadas.

Es importante resaltar que en este afán por aplicar el conocimiento, se abrió un campo importante a las estadísticas, pues constituían "la base de todo desarrollo comercial e industrial"²⁹.

Como para todo plano regulador, el punto álgido se situaba en las zonas de expansión. Si bien éstas no quedaron libres en Medellín por cuanto la municipalidad intervino en ellas, desde 1917 se registró un salto de las urbanizaciones sobre aquellos terrenos.

La propuesta del barrio obrero, Berlín, con una considerable área de desarrollo y ya con posibilidades de tranvía, no quedaba por fuera de las concepciones clarificadoras del Medellín Futuro. La Comisión evaluó este plano y le planteó exigencias, paralelamente con la Sociedad de Mejoras Públicas, allí se presentaba una desmedida especulación de la tierra, por cuanto se salía de todas las proyecciones de la ciudad futura.

El ensanche se trató como un nuevo espacio, que respondía a modernas técnicas de actuación acompañadas de cambios de la sociedad. La calle, el espacio público, adquiere importancia sin igual, todo se ordena a partir de ésta, las plazas, la Gran Avenida, el trazado. Todo ello implicó nuevas prácticas de actuación del ciudadano, nuevos usos, nueva valoración del espacio urbano, de la misma periferia, de los centros cercanos que se relacionarían con el tranvía, en el último caso en el plano inicial no se consideró esta posibilidad, pero en su momento se debatieron los recorridos del tranvía.

Dice Marcel Roncayolo: "(...) la industrialización hace explotar el marco material. Esto resulta todavía más cierto en los transportes que en la gran industria: la verdadera revolución, la que se percibe más directamente, se refiere a los intercambios y a la movilidad. Si existe un modelo que se impone en la transformación urbana, éste es el de la circulación"³⁰.

4.3.1.1. EL CRECIMIENTO, LOS PERÍMETROS

El primer perímetro definido para la ciudad a comienzos del siglo XX todavía no franqueaba los límites establecidos a causa de la erección en villa en 1675 (caso de San Juan). Por cada costado, la ciudad presentaba una periferia con marcadas diferencias de paisaje y de usos. Cabe resaltar que la plaza de

²⁹ ACM., Correspondencia e informes, febrero 8 de 1913, folios 59-60.

³⁰ Roncayolo, Marcel, "Mutaciones del espacio urbano", en *Visiones urbanas (...)*. V., op. cit., p. 57

mercado de oriente, la catedral y el convento de San Benito quedaban por fuera de esa línea imaginaria (en la ilustración 23 se percibe cómo se fue ampliando el límite urbano de la ciudad a partir de 1905.

El distrito contaba para ese año con unos 59.815 habitantes (no se encontraron datos del propio casco urbano). De 1883 a 1905 se presentó un crecimiento de 21,8%.

La acción de urbanizadores particulares como fuera el caso de los predios del barrio Villa Nueva, empezaba a marcar un nuevo derrotero de ocupación de la periferia, la empresa de Manuel J. Álvarez en ese barrio no mantiene la proporción de la manzana colonial, pero sus largas calles llevaban al parque Bolívar, vinculándose de esta manera, en su composición formal, al trazado del barrio.

El oriente no albergaba este tipo de referencia; el suroccidente, Guayaquil con la plaza de mercado y las ferias, el comercio y los hoteles, se caracterizaba en todo el sentido urbano por su trazado, su arquitectura y sus usos.

Como se comentó anteriormente, en siete años (de 1905 a 1912) se había presentado un incremento en la población más o menos proporcional al de los anteriores 22 años (de 1883 a 1905). La población del distrito en 1912 era de 70.547 habitantes. No se conoció una cifra discriminada precisa para el casco urbano;

De todas formas, el crecimiento continuaba. Una marcada presión sobre todo el oriente y la voluntad del Concejo municipal por incrementar las rentas ordinarias, con el propósito de llevar a cabo mejoras importantes para el municipio como el proyecto del acueducto y del Medellín Futuro, llevaron a la decisión de ampliar el perímetro urbano. Los nuevos límites definidos dejaron por fuera la supuesta área amojonada del ensanche de 1892, pero abarcaron las tierras baldías aledañas al río que estaban en posibilidad de urbanizarse gracias al proyecto de rectificación del mismo.

El acuerdo sobre nomenclatura y catastro de los primeros meses de 1913 apoyaba esas intenciones. Asimismo, con este acuerdo quedaba claro el propósito de establecer orden, de configurar un manejo "técnico" de la ciudad, por medio del cual se establecerían unas prácticas de urbanística. A sólo tres años de haberse adoptado el plano del Medellín Futuro, se sancionaba un nuevo perímetro urbano. Es curioso que las tierras vecinas al río Medellín, en el occidente de la ciudad, fueran excluidas, puesto que se mantuvo la línea del ferrocarril como límite de esa zona.

No parece muy arriesgado suponer que la valorización de los predios vecinos al río por la rectificación de éste y la inclusión de aquellas tierras dentro del área urbana hacían aún más costosas las negociaciones requeridas para continuar los trabajos de control de las aguas del Aburrá. Este perímetro se mantendría hasta 1928, cuando fue derogado por acuerdo. En 1921, para reglamentar el impuesto de delineación y perfiles, se establecen tres grandes zonas en la ciudad: la de Medellín Futuro, la de los corregimientos futuros y la rural. Para efectos del gravamen, se dividió la primera zona en tres áreas: la comercial, la urbana y la de circunvalación.

En su ya citada descripción de Medellín en 1917, Jorge Rodríguez justifica el crecimiento de la población "por un movimiento de inmigrantes, atraídos por el desarrollo industrial de la ciudad, inmigración que procede en su mayor parte de otros distritos de Antioquia"³¹.

En 1917 Manuel José Álvarez empieza a gestionar el proyecto del barrio obrero de Berlín, que se levantaría por fuera del área del Medellín Futuro, y otros urbanizadores siguieron su ejemplo, pues la línea del tranvía les permitía ofrecer lotes a precios bajos de los futuros en los suburbios. Con este antecedente, el cubrimiento del Medellín Futuro se llevó a cabo posteriormente, entre el final de la década de los veinte y los inicios de los años treinta. El perímetro de 1916 deslindó la zona central de la periferia del Medellín Futuro.

En 1926 se practicó nuevamente el levantamiento del catastro de propiedad raíz del distrito. En una comparación entre los años de 1914 y 1932, Jorge Rodríguez afirmaba: "Las rentas del distrito de Medellín han aumentado una barbaridad. Al presupuesto parroquial de 1913, que sólo alcanzaba a \$233.547, oponemos el del presente año, que asciende a \$4.085.553. No lo supera el de ningún otro municipio del país (el de Bogotá para 1930 sólo ascendió a 2.398.246, para una población el doble de Medellín)"³². Hay que tener en cuenta la depresión de los años treinta, que aún dejaba huellas; también se debe considerar que en los años veinte se habían municipalizado las Empresas de Servicios Públicos.

En 1928 se censaron 120.044 habitantes en el distrito, de los cuales 83.955 correspondían a la ciudad propiamente dicha, incluyendo fracciones (como barrios). La población urbana se acercaba a las cien mil personas (contra aproximadamente 40.000 en 1908).

El nuevo perímetro de 1928 reformó el acuerdo sobre la zona comercial y ésta fue ampliada hacia el occidente; conservó sus límites en el sentido sur, y al oriente y al norte varió un poco, incluyendo algunas

³¹ Gaviria, José, *Monografías de Antioquia*, p. 106..

³² *Álbum de Medellín*, Sociedad de Mejoras Públicas, 1932.

manzanas. Las urbanizaciones seguían haciendo parte de la zona de circunvalación y por fuera de ella, en los suburbios sobre las laderas orientales, seguían poblándose y proyectándose los barrios obreros, con todos los servicios de la ciudad. Parte de los gastos de esos servicios los asumió el urbanizador, otros el municipio y los restantes los compradores.

En 1926 el valor del catastro ascendió a \$101.594.502, de los cuales la propiedad particular comprendía \$84.593.982. Esta cifra se incrementó hasta montos absurdos con la locura de las urbanizaciones en 1928 y 1929. En el *Anuario Estadístico* de 1927 se informa sobre el movimiento de la propiedad raíz durante 1926. Se habían fijado 8.174 operaciones de compraventa contra 4.950 del año anterior, con un aumento de 61.1% de los instrumentos otorgados. La explicación era la siguiente:

Desde principios del año empezó un movimiento verdaderamente febril en negociaciones sobre propiedad raíz, que se acentuó a mediados del año, alcanzando los más altos precios a que se han vendido propiedades en Medellín. Los halagadores precios del café, la abundancia de dinero y las facilidades para obtenerla en los bancos con intereses bajos y largos plazos, los capitales procedentes de empréstitos, la gran demanda de propiedades causadas por el gran crecimiento de la población, entre otros factores, marcaron este cuadro.

Esta expansión provocaba desequilibrios. Por ejemplo, la plaza de mercado de Guayaquil ya se alejaba demasiado de las ocupaciones del norte, y la proyectada para servir a esa zona nunca fue construida. Como los dos ejes del norte debían recoger todo el flujo de las laderas, el tráfico se intensificó paulatinamente; además, aquellos barrios no tenían posibilidades de comunicación entre sí. La circunvalar, obra de alto costo por los obstáculos que presentaban las cañadas y las mismas pendientes, no se había llevado a feliz término.

Por otra parte, esos barrios obreros reservaron y cedieron terrenos para ejecutar obras de usufructo público; entre ellos, Aranjuez escrituró al municipio dos lotes para escuelas (de 40 m x 60 m) y otro para una inspección, además de los exigidos por el distrito para las calles, carreras, plazas y avenidas, lo cual permitía mantener un porcentaje de la población dentro del barrio.

Un informe del ingeniero ayudante de la sección de Medellín Futuro en 1926 presenta la incidencia del perímetro sobre el costo de la tierra: "Podemos decir que el avalúo de las propiedades en la zona comercial si lo comparamos con la urbana es el doble". Sin lugar a dudas, la parte más densa de la ciudad era la zona comercial, donde ya se estaban reconstruyendo edificios viejos. A su vez, el avalúo de las propiedades en la zona urbana es el doble o más del avalúo de las propiedades en la zona de circunvalación.

4.3.2. HIGIENE

Desde 1910 se planteó el problema del control de las aguas del río Medellín. Con pocos recursos, pero con la ayuda de la ciudadanía y gracias al entusiasmo y la constancia de la Sociedad de Mejoras Públicas, el manejo del cauce del río Medellín entre tramo y tramo hizo posible cumplir con el objetivo de sanear la ciudad. Eliminar los focos de enfermedades virales, el paludismo y la disentería se había convertido en un reto para las administraciones locales.

El acueducto para Medellín corrió mejor suerte, por cuanto se obtuvieron créditos con destinación exclusiva a su realización. Cuando entró en vigencia el plano de Medellín Futuro, ya se habían hecho contratos para llevar a término la ejecución del proyecto; Jorge Rodríguez, vicepresidente del Concejo de la ciudad entre 1915 y 1917, ejecutor de la mayor parte de las propuestas realizadas en ese sentido, vinculó al Medellín Futuro todos los proyectos de mejoras de prestación de servicios a la comunidad.

También se lograron paliar otros problemas de sanidad, con proyectos específicos emprendidos desde años antes, como las construcciones de las plazas de mercado. De la misma manera como había vinculado al Medellín Futuro el acueducto, Rodríguez hizo lo propio con la plaza de ferias; con un proyecto escogido en concurso público, ésta se construyó muy cerca del río Medellín.

Las áreas verdes en el plano de Medellín Futuro, también dan muestra de las intenciones de combatir la insalubridad; la ampliación del Bosque de la Independencia, que denominaron Gran Bosque, el otro bosque que situaron al oriente, junto a la constante preocupación de la Sociedad de Mejoras por el arbolado, fueron voluntades concretas que complementaron paralelamente el sentido del ornato y la comodidad.

El distrito contribuyó con obras de arquitectura para imponer las medidas de higiene y ofrecer una adecuada pedagogía. Fue el caso de la escuela modelo.

Si el fin normativo de la higiene es garantizar una equitativa distribución de aire y luz a todos los alojamientos, impidiendo la depreciación de unos por la precariedad de otros, era preciso que los índices estándar de vivienda se convirtieran poco a poco en leyes que debían regir para toda la nación. Una vez reglamentadas las leyes de higiene, el Concejo presionaría su cumplimiento por intermedio del director departamental de higiene³³.

³³ "Nota de la Sociedad de Mejoras Públicas": *Correo Liberal*, septiembre 24 de 1918.

Los inspectores de policía contribuyeron con el manejo de las aguas y con el control de las basuras; sin embargo, se carecía de recursos humanos y financieros, lo cual daba como resultado mejoras lentas en la ciudad construida, pues sobre el ensanche los nuevos urbanizadores tenían exigencias correctivas. Los creadores del plano estaban seguros de que gracias a estas normas mínimas de ancho de vías, y las conexiones con los servicios de agua y alcantarillado del municipio, se garantizarían unas condiciones mínimas de control sanitario.

4.3.3. ORNATO

El diseño del plano de Medellín Futuro lleva implícito el sentido de la estética urbana. La propuesta del paseo, de la gran avenida, de las plazas y de las intervenciones dentro del casco urbano muestra unas proporciones y una idea de forma precisa. Muchas esquinas adquieren tratamiento de ochaves. Los diseños de las plazas y los parques acogieron las ideas de los especialistas (se sacaron a concurso varios de esos proyectos). Asimismo, algunas revistas trataron paralelamente el tema de la estética, de la forma de la ciudad moderna.

Puede entenderse la noción del "ornato" en el caso del Medellín Futuro, con referencia a la comodidad de unas nuevas vías generosas, a la delimitación del espacio público y el privado, a la disposición de los volúmenes que deben seguir "el hilo" a una construcción del espacio público, fruto del conocimiento de la estética.

Para el año de 1916 se daría vida a un acuerdo que constituía la Comisión de Estética. Las fuentes y los bustos en el espacio público, el nuevo trazado de la trama urbana, y las nuevas fachadas de los viejos y los nuevos edificios dejaban entre ver esa inquietud por una nueva estética en los lineamientos del Medellín Futuro.

4.3.3.1. COMISIÓN DE ESTÉTICA

Gracias al Acuerdo 122 de 1916, sobre embellecimiento y modernización de la ciudad y fomento de la arquitectura, se dispuso la creación de una Junta de Estética y la apertura de un concurso anual de fachadas.

La Junta estaría integrada por el ingeniero municipal como presidente, dos miembros nombrados por el Concejo y otros dos escogidos por la Sociedad de Mejoras Públicas. Sus obligaciones consistían en intervenir sobre toda construcción de elementos permanentes que se proyectara levantar sobre los espacios públicos. Esta junta no sólo cumplió con su cometido, sino que también contribuyó al ornato y el embellecimiento de la ciudad, asumió la responsabilidad de sostener los parques públicos y arborizó la ciudad.

El concurso para escoger la mejor fachada construida en el transcurso de un año establecía que los proyectos debían ser de carácter privado y que el premio se repartiría entre el propietario de la edificación y el proyectista.

En 1917 se creó la Comisión de Estética para que trabajase en la remodelación de varias plazas de la ciudad. A mediados de ese año, el ingeniero del distrito aseveraba en un informe de labores que los resultados del acuerdo ya eran palpables y añadía: "Los diversos edificios que se han construido últimamente revelan en sus fachadas verdadero esmero arquitectónico y, sin duda, a la larga, la belleza de la ciudad ganará inmensamente en virtud del acuerdo en cuestión".

Era clara la posición de rechazo respecto a mantener una imagen de aldea. Una estética de nuevos elementos arquitectónicos tenía que formar esa nueva cultura del progreso por imponer: con unas formas referidas a la civilización europea pero con materiales autóctonos. Se expresaba un no rotundo a la monotonía de la ciudad, a la ausencia de adornos, a los colores grises de las fachadas.

En sus memorias, Ricardo Olano diría: "Creo en el progreso de Medellín", bajo las premisas del ensanche, la higiene y el ornato. En un proceso de racionalización (predeterminación del ancho de vías y estandarización), la ciudad ganaría en presencia y con esto el conjunto de las tierras del perímetro urbano se valorizarían. Asimismo, en ese mundo de Nueva York (sede de oficinas distribuidoras de café y de otras casas comerciales) o París, los antioqueños podrían mostrar su ciudad³⁴.

En la carta ya mencionada a sus homólogos de Cali respecto al acuerdo de embellecimiento de la ciudad, el vicepresidente del Concejo municipal, Jorge Rodríguez, diría: "Aunque muy reciente, empieza a producir tan benéficos resultados que me permito recomendar especialmente su estudio a ese H. Concejo (...) cada año empieza a dar un resultado inesperado, pues es notoria la influencia que ejerce en la belleza de los edificios que actualmente se levantan"³⁵.

³⁴ Ricardo Olano publicó un álbum de Medellín en los Estados Unidos y otro en Leipzig, Alemania.

³⁵ Contestación... *op. cit.*, p. 80

A partir de 1918 la Comisión de Estética continuó sus labores con una serie de interrupciones. En 1926, en un informe rendido al gerente de obras públicas, presidente de la misma, el secretario le comunicaba que por iniciativa del ingeniero municipal la Comisión había reasumido sus funciones. Entre sus integrantes se destacaban algunos ingenieros de la Sociedad de Mejoras Públicas. Sus tareas se concentraron en la asesoría en el diseño de parques y del nuevo amoblamiento urbano que demandaba la ciudad (surtidores de gasolina, avisos de iluminación, etc.).

En tal informe se evidencia que durante la interrupción de trabajos de la comisión se registraron errores costosos para el municipio. Como se verá, los impulsos y las voluntades de los "reformistas" de la década del diez irían perdiendo liderazgo desde finales de los años veinte y con ello se rompería la continuidad de los proyectos.

En Buenos Aires funcionó la Comisión de Estética Edilicia de la Intendencia Municipal la cual tuvo a su cargo en 1925 el "Proyecto orgánico para la urbanización del municipio". Estuvo integrada por tres arquitectos y un ingeniero.

¿Cómo más se podía ofrecer una imagen estética con un pensamiento racionalizador, que destacaba la técnica, el plan, el progreso, sino retomando las proporciones y las medidas de lo clásico, del revival del siglo XIX ? A estas expectativas respondieron los jurados del concurso (ver cuadro en ilustración 49).

4.3.3.1.1 ESPACIO PÚBLICO, UN NUEVO CONCEPTO

El centro de la ciudad, con su herencia colonial, sus calles estrechas y sus reducidas plazuelas, seguía manteniendo el peso del espacio que congrega a la comunidad. En el plano aparecen algunas plazoletas más como propuestas que como resultantes de la voluntad del distrito por proporcionar esta clase de espacio a los habitantes de una urbe con pretensiones de modernizarse. La preocupación por la estética de la ciudad y por desvanecer la imagen pueblerina abrió la alternativa de transformar esos espacios. La plaza de San Roque pasa a ser la de Uribe Uribe, la de San Francisco se convierte en la de José Félix de Restrepo, la de Veracruz se confundiría con la del mártir de la Independencia, Atanasio Girardot.

La intervención sobre el espacio público sería controlada a través de la Comisión de Estética que como vimos, debía dar aprobación y promover los proyectos que sobre estos espacios se realizaran.

El homenaje al Salvador sobre un podio natural, en medio del verde, recogía toda la idea de monumento que la ciudad podía desarrollar. Algunos otros bustos se levantaron sobre avenidas y en medio de los parques, manteniendo el concepto de engalanar la ciudad, rendir homenaje a sus héroes, valorar el verde como elemento que enriquece la estética del paisaje urbano.

Las manchas verdes, rodeadas de vías, la propagación de especies exóticas en los bordes de la ciudad próximos a barrios residenciales, rompían la continuidad de esa trama repetitiva, ofrecían un contrapunto a la falta de higiene visible en medio de las edificaciones y las calles. Soñaron un gran bosque y un bosque y solo quedó una pequeña sección del primero. El parque vecino de la calle San Juan, ante el costo del valor de los predios, no pasó del plano, como el que se proyectó en cercanías al camellón del medio (más ornamental, pues se trataba de una glorieta).

4.3.3.1.2. CONCURSO DE 1917

El sentido que quiso dar el acuerdo municipal, al premiar tanto al arquitecto como al propietario, hacía referencia a estimular la arquitectura moderna ya que no se podía incidir directamente sobre los particulares para que construyeran fachadas de uno u otro estilo. Las primeras sugerencias a abordar esa nueva estética surgen a partir de uno de los incendios del parque central (antigua plaza colonial), pues era la ocasión para que la reconstrucción de las edificaciones se insinuara con esa nueva estética.

La serie de concurso se realizó por primera vez en 1917. El premio fue adjudicado a la casa de doña Pastora Ángel viuda de Villegas.

El jurado lamentó que no se hubieran presentado más obras al concurso de 1917. Fueron postuladas nueve construcciones: cinco edificios y cuatro casas. Se eliminaron en primera instancia un edificio y una casa. El primero fue descalificado según uno de los tres jurados, porque sus masas y líneas generales carecían de carácter y le faltaba nitidez a la obra. José Ramírez Johns (ingeniero con estudios de construcciones civiles en Nueva York) manifestó al respecto: "Siguiendo la teoría de estática de las construcciones, en éstas no deben aceptarse roces francamente estratificados, y en caso de admitirse deben disponerse los sillares, con los planos de estratificación perpendiculares al esfuerzo, y no paralelos como están algunos de los imitados en el edificio en referencia"³⁶.

³⁶ Crónica municipal, 1918, p. 1557.

Se tuvieron en cuenta los rasgos sobresalientes de cada edificio, con una interpretación de sus proporciones, su armonía y sus defectos, en cuanto tendencia o corriente general para seguir, detener o modificar (ver ilustraciones 50, 51, 52).

Una casa de estilo moderno obligó a dos de los jurados a dar un voto negativo; el tercero expresó su aprobación sustentándola en las felices proporciones de la obra, la ornamentación en bicromía bien ejecutada y el carácter de edificio-casa de habitación. La composición del ático, las volutas y el cornisamento tuvieron una valoración favorable. Los otros dos edificios merecedores de la atención de Ramírez Johns eran de carácter comercial: el Bedout y el Hincapié García. El primero de ellos, con basamento, planta noble y piso alto coronado con cornisa y ático con balaustrada, parecería demasiado ornamentado, aunque se reconocía el éxito de las proporciones (perfecta simetría). El edificio Hincapié García tenía características compositivas similares al Bedout.

Llamó la atención del jurado la policromía, que contrastaba con el gris de otros edificios. La utilización indiscriminada de fracciones de elementos clásicos le ameritó el término de "atrevida".

Quien redactó la nota oficial de declaración del fallo, consciente del papel de transición que desempeñaba esta arquitectura en aquel momento, concluiría diciendo: "Por una razón, Medellín es particularmente afortunada en sus edificios comerciales, los que con acertadas pretensiones de dignidad asocian las comodidades y la estética"³⁷.

Era claro que si bien no se seguían unos cánones en el sentido estricto de lo clásico, y si el medio europeo había aceptado los *revivals* y ellos eran la idea misma de civilización, Medellín recogería todo ese sentido de lo ecléctico que proporcionaba el aspecto de ciudad bella y moderna en algunas fracciones del casco.

4.3.3.1.3. CONCURSO DE 1918

Participaron seis propuestas, cinco de ellas casas. El premio fue adjudicado a la casa de Camilo C. Restrepo (ver cuadro en ilustración 49).

Para sorpresa del lector que repasa el fallo del jurado, las fachadas con una nueva imagen que se levantaban en la ciudad no correspondían en su mayor parte a edificaciones nuevas "sino a

³⁷ *Crónica Municipal*. Año 1918, p. 1557-1558.

transformaciones de antiguos edificios". Este hecho implicó que no se tuviera en el juicio definitivo "un criterio exigente de un análisis técnico, con el cual sería aceptable que se juzgaran edificios construidos sin las restricciones que naturalmente impone la simple modernización de casas viejas"³⁸.

Los miembros del jurado dejaban en claro que, mientras el ambiente de esa sociedad en que se movían no cambiara, debían encontrar el criterio y el espíritu correspondientes; sin embargo, no se resignaban con facilidad a recibir sólo un nuevo maquillaje en un concurso que tenía el propósito de potenciar una nueva arquitectura. Así, hicieron constar que en otra categoría de evento lo que allí se iba a juzgar quedaría fuera de concurso. Pero la realidad rezagada los mueve a expresar que "al contemplar cualquiera de los frontis presentados y pasear luego el recuerdo por los viejos aspectos coloniales de paredes blanqueadas y ventanales arcaicos, desprovistos de toda intención artística, se presenta al ánimo un contraste tan marcado, que ya no es difícil, para la mera apreciación del sentido estético, que no recibe impresiones absolutas sino comparativas, el decir que todas aquellas fachadas son toques de embellecimiento local muy dignos de ser tenidos en cuenta".

Con todo el concurso de ese año presentó más dificultades, porque varias personas idóneas en la materia no habían aceptado fallar; por tanto, Ricardo Olano y J.A. Gaviria siguieron el dictamen de Tulio Medina (con estudios en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Liverpool), "especialista en la materia", por considerar ilustrativa su exposición de carácter técnico.

El edificio Polo no consiguió aprobación por su falta de simetría, por la ausencia de la medida y la proporción adecuadas a un edificio comercial; sin embargo, como reforma consideraron la magnífica obra. La de Luis Toro fue rechazada por la variedad de estilos utilizados, que no mostraban unidad. La de Clementina Restrepo perdió sus buenas proporciones con la reforma realizada. La de Antonio J. Álvarez, fue calificada como original pero no por ello bella.

En la de Camilo Restrepo, merecedora del premio, encontraron "un estilo definido, un verdadero renacimiento francés, desde la base hasta el parapeto. El aspecto general es el de una residencia seria y elegante y en sus detalles predomina la delicadeza y el buen gusto".

El jurado concluyó su fallo destacando los avances de la arquitectura doméstica. Con la misma conciencia que el jurado del año anterior, el arquitecto Medina sostuvo que se vivía un período de transición por el cual pasaba todo país civilizado.

³⁸ "Fallo jurado calificador en el concurso municipal de fachadas de 1918", *Crónica Municipal*, enero de 1919, p. 1833-1834.

4.3.3.1.4 CONCURSO DE 1919

El jurado recibió nueve propuestas: siete casas y dos edificios (ver anexos cuadro). El premio se otorgó a la casa de Heliodoro Medina, proyecto arquitectónico del arquitecto Tulio Medina (quien el año anterior había sido jurado de este mismo concurso). Sus virtudes fueron sintetizadas así: "es verdaderamente hermosa y ella marca un gran paso de adelanto en lo que se refiere a la construcción de residencias privadas".³⁹

El final del acta consagraba la importancia del evento, pues constituía el medio para estimular la tendencia, apenas iniciada, de hacer de *Medellín una ciudad de lineamientos modernos*

4.3.4. POLÍTICAS DE EQUIPAMIENTO

El reformismo del medio siglo XIX: libertad de prensa, de industria, movilidad de la propiedad raíz, libertad para el comercio del oro⁴⁰, dejó grandes huellas en las actitudes de manejo de los bienes materiales de la comunidad. Tan poca era la atención a la cosa pública que entrado el siglo XX no se había solucionado la dotación de servicios públicos. Los barrios crecían sin agua, sin desagües adecuadamente concluidos, el río Medellín se desbordaba en repetidas oportunidades. Con todas estas falencias el centro empezaba a renovarse sobre sí mismo, lo cual hacía más crítica la situación.

Como ya se había anotado, conscientes de que estas actitudes debían combatirse, aquel concejo que intentó realizar el plano de Medellín Futuro también pensó en solucionar el abastecimiento de aguas, por lo cual en 1890 compró un acueducto iniciado por particulares, prohibió la venta de aguas del municipio y reglamentó el arriendo.

En 1904, un concejo muy heterogéneo se encargó del proyecto del acueducto metálico y estableció los medios para su estudio y presupuesto. Para 1912 no se había concretado ninguna de las propuestas; sin embargo, el Concejo acordó destinar fondos con exclusividad para este gasto.

En 1913, una vez contratados los estudios con un ingeniero francés, el Concejo creó una junta autónoma para iniciar los trabajos. La obra obligó a los ediles a descartar las alternativas que ofrecía el propio terruño y a lanzarse a un empréstito por suscripción pública con fondos del exterior, reto que exigió un

³⁹ "Fallo del jurado en el concurso municipal de fachadas de 1919", *Crónica Municipal*, Medellín, 1920, p. 2209.

⁴⁰ Jaramillo, Roberto Luis, "Cartografía urbana de Medellín 1790-1950", Concejo de Medellín, Comisión Asesora para la Cultura, Medellín, 1993.

talentoso estudio y una dura defensa. Esta empresa del acueducto entró a formar parte de las Empresas Municipales en 1920.

Algo semejante sucedió con la tarea de rectificación del río; se creó una junta autónoma que estudió, proyectó y buscó alternativas de financiación para la obra que junto con el acueducto, constituía el pilar de las mejoras de la ciudad, y contribuiría como ninguna otra a su higienización.

En 1920 se municipalizaron los servicios básicos, que habían estado en manos o de particulares o en sociedades mixtas (distrito, particulares)⁴¹.

En 1925, para celebrar los 250 años de la erección en villa de Medellín, se editó *La Ciudad*, una publicación que presentó las transformaciones de la urbe y describió su pasado, su presente y su futuro. La recopilación de diferentes temas, como los planos de Medellín, los progresos de la instrucción, los habitantes, las obras públicas, la urbanización, las grandes industrias, la Sociedad de Mejoras Públicas, los sueños y las realidades, la guía de Medellín y Medellín Futuro, evidencian el pensar y el actuar de unos líderes de la élite que concibieron el "todo" del progreso en ese Medellín Futuro.

Como modelo de organización complementaria, el Concejo de Medellín, presionado por el volumen de problemas que debía atender, creó comisiones y juntas para proyectos específicos. Éstas le permitieron agilizar y concretar proyectos como el acueducto, la rectificación del río Medellín, los asuntos de carreteras y caminos y, entre otros, el Medellín Futuro.

La Sociedad de Mejoras Públicas también aplicó este modelo con el concurso de profesionales de diferentes ramas y, como ente ejecutor o promotor de algunos proyectos del Concejo municipal participó mancomunadamente de las labores realizadas por éste.

Es importante detenerse en los tiempos de ejecución de la obra. En aquella carta a los ediles caleños que habían solicitado información sobre el proceso y los medios para llevar a cabo el ensanche de la ciudad Jorge Rodríguez como vicepresidente del Concejo municipal en 1916, decía: "Si el H. Concejo desea mayores informaciones sobre otras obras públicas (acueducto, matadero, mercados, etc.), por entender que ellas hacen parte del ensanche de la ciudad, se les proporcionará tal información".

En este contexto, el Medellín Futuro no sólo atendió el ensanche de vías, la construcción de urbanizaciones y la estética de la ciudad, sino que realizó obras sin las cuales la ciudad de Medellín no se

⁴¹ Toro, Constanza, *Medellín, desarrollo urbano*, p. 17.

habría encauzado en el progreso. En una concepción amplia y fundamentada en el conocimiento y la técnica, en rechazo al caos, y al desorden, resultaba inadmisibile una ciudad sin servicios básicos. Aquella generación de profesionales, inversionistas y comerciantes entendió el proceso de cambio de la sociedad capitalista: extendían la mano donde había negocios, pero también mejoras para la ciudad.

La ciudad de 1937 contaría entonces con una plaza de ferias, un nuevo hospital, un hospital para tuberculosos, una plaza de mercado, una red de tranvías, teatro, estación del tren, y otros equipamientos. Estos proyectos que caracterizaron la ciudad en condiciones específicas pueden reconocerse como obra del Medellín Futuro.

4.4. EL PLAN Y LA REALIDAD

Dos realidades plantea Hardoy como antecedentes definitivos para la realización de los primeros intentos de la planeación: "Es una actitud impulsada por urgencias impostergables y aspiraciones culturales"⁴². Realidades que acompañan el siguiente análisis.

Es preciso anticipar que las luchas no fueron siempre victoriosas, pero entre irs y venires, arreglos y negociaciones, el cumplimiento del plano pudo sobrepasar múltiples realidades, tal vez más de las que imaginó Olano. Veamos a continuación aspectos de unas y de otras

4.4.1. DIFICULTADES PARA LLEVAR A CABO UN PLAN RACIONAL

Los informes y otros escritos de quienes vivieron e hicieron parte de la aplicación de ese Medellín Futuro permiten vislumbrar las dificultades que surgieron, los escollos por superar y la voluntad de varios concejos para sobrellevar cada una de esas situaciones.

El presidente del Concejo en el período correspondiente de noviembre 1 de 1914 a octubre 31 de 1915, el mismo año en que se adoptó el plan, y del cual participó en su calidad de concejal Ricardo Olano presentó un informe de labores una vez finalizada la vigencia del cargo. Respecto al tema que tratamos, se expresó así: "Salta a la vista la importancia y conveniencia, por no decir la imprescindible necesidad de estos acuerdos (44 y 56 de 1913), porque permitir que la ciudad siga desarrollándose de un modo

⁴² Hardoy, Jorge E., *Repensando la ciudad*, p. 100

caprichoso y desatinado, como venía antes, sería atentar contra todos los principios de la higiene, de la comodidad y de la estética"⁴³.

Se declaraba a favor de mantener "a todo trance" las disposiciones vigentes. La experiencia le había dejado sabores amargos: los escollos muchas veces habían sido "invencibles ante la pobreza, para su correcta aplicación". En cualquier caso, el plan sistemático era la herramienta adecuada, sobre todo para el área aún por construir, mientras que en la ciudad existente algo podría mejorarse.

No se podía desconocer la incapacidad para actuar más allá de una realidad: "hay que decir, sin embargo, que el 'Medellín Futuro' con todo y su innegable labor ha venido a ser un verdadero instrumento de tortura para los concejeros municipales". Poner en práctica el plano implicaba un desgaste: labores que hay que realizar, discusiones de casos particulares, "penosas vacilaciones". ¿Dónde se presentaban estas vacilaciones? Tanto en el "deseo" de mantener las líneas del plano, como en la confrontación con los intereses particulares: aplazar una compra resultaba casi siempre favorable para el propietario en la medida en que la administración pública estaba valorizando la trama urbana.

Por otra parte, el distrito se veía forjado a una serie de derogaciones parciales, por escasez de medios para sostener el plan del Medellín Futuro en su integridad.

El 31 de diciembre de 1914, el ingeniero del distrito presentaba un informe sobre los trabajos bajo su dirección. Acerca de la terminación y el ensanche de vías, dejaba constancia de que "la mayor parte del presupuesto se empleó en la compra de fajas para la apertura de calles nuevas de acuerdo con el plano del Medellín Futuro".

Por otra parte "levantar tapias" para cercar los lotes implicaba un gasto considerable y desde algunos años atrás el distrito invertía elevadas sumas de dinero en la regularización del río Medellín.

En su condición de vicepresidente del Concejo, Jorge Rodríguez respondió en 1917 a sus homólogos de la ciudad de Cali. En oficio despachado el 23 de abril, exponía algunas ideas sobre el sentido y el significado de Medellín Futuro, que no revelaban el plano mismo ni sus acuerdos⁴⁴.

⁴³ *Correo Liberal*, noviembre de 1915.

⁴⁴ Contestación a una nota del Concejo Municipal de Cali, sobre ensanche de la ciudad. Oficio 335, República de Colombia, departamento de Antioquia, Concejo municipal de Medellín. Medellín, 23 de abril de 1917, en *Crónica Municipal*, 1917, p. 1268. Este documento me lo facilitó la historiadora Gloria Lucía Gómez.

En opinión del concejal Jorge Rodríguez, el principal obstáculo para el desarrollo futuro de la ciudad era la escasez de los recursos municipales, lo cual no permitía un desarrollo inmediato y sin modificaciones. El mismo concejal describía claramente la situación de la ciudad existente, que demandaba mejoras, ante la ciudad proyecto, donde se desarrollarían barrios nuevos.

La apertura, la ampliación o la rectificación de calles, en la ciudad existente suscitaban enfrentamientos con los intereses privados lo cual acarreaba un incremento alto en los precios de los predios y en muchos obligaba a practicar demoliciones. Resultaba aconsejable negociar con el propietario, recurriendo como primera instancia a que éste cediera la faja necesaria para el ensanche proyectado. El tiempo se encargaría de corregir las líneas del paramento. Al respecto, Rodríguez comentaba: "La operación de comprar propiedades enteras para ampliar solo una faja de ellas en la ampliación de calles ha dado aquí muy buen resultado. Podría citarles casos en que un edificio reformado, con menor superficie que antes pero ya en una calle ampliada, se ha vendido por suma mayor de la que costó al municipio"⁴⁵.

La alternativa de mayor sentido práctico era el arreglo voluntario con los dueños, ya que no existían los medios legales para llevar a cabo un juicio de expropiación dentro de un período de tiempo útil a las dos partes. Rodríguez añadía: "Cuando los propietarios se niegan a vender o son muy exigentes, es práctico posponer la mejora que se intente hasta que el predio cambie de dueño, rescindir de ella o variar el proyecto". Acto seguido, convocaba a ese cuerpo colegiado del municipio para trabajar mancomunadamente por una ley de expropiaciones de rápidos procedimientos, con el objeto de poder combatir el entorpecimiento del progreso material. Insistía en la imposibilidad de "seguir al pie de la letra un proyecto como el Medellín Futuro sin contar con el dinero para ello".

En la misma correspondencia Rodríguez destacó la importancia de los procedimientos y disposiciones municipales adoptados para la realización del proyecto de ensanche y su financiación, la seriedad con que el Concejo municipal había adoptado "un plan racional"⁴⁶.

En 1929, la revista Progreso publicó un artículo titulado "cómo hacer de Bogotá una ciudad grande, sana y bella"⁴⁷. Su autor era Julio Carrizosa V., secretario de obras públicas de Bogotá. En esta revista se comentaban algunos aspectos de un proyecto de ley sobre ensanche, higienización y embellecimiento de las ciudades de Colombia, propuesta liderada por un grupo de antioqueños. Pese al transcurso de los años, el ingeniero Carrizosa aún coincide con las anotaciones de Jorge Rodríguez: plantea como salida al problema la legislación y la limitación del derecho de propiedad en beneficio de los habitantes de la ciudad.

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ *Revista Progreso*, Medellín, octubre 24 de 1929, p. 79.

También se quejó de los fracasados intentos de los bogotanos en su empeño por adoptar un plano de proyección de Bogotá Futuro.

En síntesis, la falta de una legislación adecuada, junto con los limitados recursos del municipio y "los caprichos y codicias" de algunos propietarios de la ciudad de Medellín, constituyeron los mayores obstáculos para la aplicación de ese plan racional.

4.4.2. EVOLUCIÓN Y DESARROLLO DEL PROYECTO

No fue tarea fácil reunir puntos de vista diferentes sobre el proyecto de Medellín Futuro; los informes, la correspondencia, los actos y los acuerdos emanados del Concejo de Medellín marcaron los derroteros para este análisis que también se valió de las actas de la Sociedad de Mejoras Públicas, los artículos de la prensa de entonces, los informes publicados en las revistas *Progreso y Colombia*, y algunos comentarios editados en forma particular por quienes lideraron el proyecto.

Casi siempre que se presentaba un posible cambio en el trazado del plano, se recurría a la junta conformada para decidir al respecto. Se compraron fajas, se negoció con propietarios para que cedieran terrenos, se rectificaron calles que no se habían considerado en el trazado original (por ejemplo, la calle Bolivia). Fue necesario admitir errores en el plano como en el caso de la construcción de un edificio, para el cual el ingeniero ya había aprobado, con anterioridad a la sanción del acuerdo reglamentario de Medellín Futuro, un hilo diferente. Cerca de la quebrada Santa Elena, y por el camino a la ladera, no se había propuesto una solución adecuada al empate entre la calle y la carrera; la existencia de edificios mal colocados (sobre la proyección de la vía) demandó la firma de varios acuerdos para comprar fajas y corregir la solución inicial, que sólo intervenía en uno de los costados. Entonces se trató de enmendar el error dividiendo la cesión de predios entre ambos costados (ver ilustración 43).

A finales de 1913, recién posesionado el grupo de ediles, se ejercieron presiones para que el municipio comprara unas fajas requeridas para la Gran Avenida Central. En primera instancia se acordó desistir de este proyecto. En una sesión extraordinaria, Ricardo Olano, en su condición de concejal y miembro de la Junta del Medellín Futuro, argumentando la importancia de la avenida por construir, obligó a echar atrás este acuerdo; entonces se le comisionó para negociar con los propietarios las tierras afectadas por la construcción de la avenida Juan del Corral (ver ilustraciones 44 y 44').

En otros casos también se lograron concertaciones, en las cuales la ciudad cedía tanto como el propietario. Sirve de ejemplo una por la cual se permitió al dueño de los predios en cuestión mantener la línea de construcción conforme a lo existente a cambio de que cediera unos metros para un ochave. Podemos darnos cuenta de la manera como se manejó esta situación examinar el Acuerdo 12 del 23 de enero de 1914 (ver ilustración 45 y 45').

El urbanizador particular compartió, en algunas ocasiones, las expectativas de la comisión del Medellín Futuro; se trata de los predios cercanos al cementerio de San Pedro. Se concedió al urbanizador el derecho a desarrollar el trazado con el consentimiento del ingeniero del municipio, siempre y cuando mantuviera el ancho de vías exigido por el Concejo y tomara como referencia las vías existentes, con lo cual se aseguraba la continuidad de la trama. Esta exigencia a los proyectos por fuera del perímetro urbano sería modificada algunos años después y se demandaría la entrega de las calles al municipio (ver ilustración 47 y 47').

Respecto al espacio público, el plano del Medellín Futuro no fue generoso ni dentro del casco antiguo, ni en las proyecciones de ocupación (con excepción del ancho de las vías). A cambio, se reservaron para zonas unas áreas de mayor magnitud para zonas verdes.

Dentro del casco se suprimieron parques y plazuelas e igualmente las áreas de ensanche en vías como San Juan; además, en algunos tramos cortos se abrieron nuevas avenidas. Como afirmaba Jorge Rodríguez, el tiempo se encargaría de resolver el problema, si no se llegaba a un acuerdo con el propietario.

El control tampoco se hizo esperar. Ante la apertura continua de calles por fuera de lo proyectado en el plano, se ordenó que el ingeniero del distrito elaborara una relación de las que no cumplían con los requisitos exigidos, para no realizar obras de carácter municipal en sus inmediaciones.

Pueden definirse dos intervalos con problemáticas cambiantes en el período de 1913 a 1937. Durante el primero de ellos, había que afrontar la adecuación del casco antiguo y de las urbanizaciones que ocupaban el área entre la carretera de la circunvalación y el límite urbano. A partir de 1917 hay necesidad de enfrentarse a los urbanizadores por fuera de la carretera de circunvalación. También define esos momentos la continuidad de los integrantes de la Junta del Medellín Futuro, pues de 1913 a 1919 no se rompe esa cadena de voluntades para sacar adelante el Medellín Futuro.

En 1914 se estableció por acuerdo municipal el impuesto de alineación. El artículo primero decretaba que cualquier tipo de muro con frente a las calles debería contar con la aprobación de la oficina de ingeniería Municipal, autorización que se expedía mediante un permiso escrito que determinara la alineación de tal frente. La policía tendría a su cargo la vigilancia y el cumplimiento de la norma.

Asimismo, el artículo dos establecía el costo del impuesto, intentar que el tercero otorgaba a la calle un carácter público, para los efectos del acuerdo tanto las existentes en la ciudad, en las cabeceras y fracciones, como las proyectadas en el plano de Medellín Futuro. El no cumplimiento de estos preceptos era sancionado con una multa y con la prohibición de continuar la obra en cuestión.

El papel del ingeniero municipal incidía así en la respuesta formal de la ciudad; aun sometiéndose a una junta de verificación de casos especiales y a la aprobación final del Concejo, era quien denunciaba los atropellos a la norma, quien llamaba la atención sobre posibles mejoras y quien, finalmente, verificaba la alineación. En la figura de alineación se basaba todo el sentido del deseo de orden, de continuidad, de racionalidad de ornato, en ausencia de un reglamento más amplio.

La arquitectura de entonces no requería reglamentos adicionales. Los lotes con suficiente profundidad, tal vez con sobrantes de superficie; los volúmenes tratados como masas continuas, las estructuras con limitaciones técnicas no sobrepasaban alturas significativas y sólo en el centro se levantaron edificios hasta de cinco pisos; en general, las casas fueron de uno y dos pisos, salvo algunas de tres. Ni los usos presentaron incompatibilidades hasta bien entrados los treinta.

El 3 de marzo de 1916 se firmó el Acuerdo 31, por el cual se reglamentaba la apertura de calles, con el propósito de controlar a los urbanizadores que no se sometían a trazar las calles ciñéndose al Medellín Futuro y sin que el Concejo mismo pudiera evitarlo. Era un acuerdo inteligente, pues "no vulneraba los derechos de nadie y sí salvaguardaba los de la comunidad"⁴⁸, obligando al urbanizador a entregar las calles a la ciudad. Se definió que tendría efecto dentro del perímetro del Medellín Futuro.

El propietario requería una autorización para su construcción y la fijación de los linderos (dirección, ancho, perfil). El primer artículo del acuerdo previa que, si los propietarios de la calle por abrir no estaban de acuerdo con lo proyectado por el Plano del Medellín Futuro, el ingeniero municipal consultaría con el Concejo, previo concepto de la Comisión del Medellín Futuro.

⁴⁸ "Contestación", *op. cit.*, p. 44.

Con el fin de asegurar la racionalidad de las vías y las fajas requeridas para éstas, el particular que pretendiera abrir una calle debía someterse previamente a solicitar un permiso escrito del ingeniero municipal; en caso contrario, la calle no sería considerada parte de la ciudad y, por tanto, no recibiría los beneficios que, bajo la responsabilidad del Concejo, al regían para el bienestar ciudadano. Finalmente debía legalizarse la entrega de fajas por medio de una escritura pública.

En 1918 la Junta de Sanidad ordenó por ley de la nación cumplir con un articulado sobre higiene de las construcciones. Entre otras cosas se dispuso un ancho de vías mínimo obligatorio de 15 metros. Pero la ley no reglamentó en primera instancia cuál entidad ejercería el respectivo control. La ley procuraba mantener las condiciones mínimas de higiene e impedir catástrofes tales como incendios.

Para ese entonces el ancho de vías ya se había adaptado al plano de Medellín Futuro por el Acuerdo 31 de 1916 y previamente con el acuerdo reglamentario del mismo plano; por tanto en Medellín ya estaba rigiendo ese ancho de vía.

Puede entenderse en la transformación de la ciudad que se estructuraron varios elementos complementarios: ensanche, comodidad, higiene y ornato. Si la vía era amplia y se adecuaba a las necesidades, circulaba el aire, había acceso al sol, y se disfrutaba de la vegetación. La fachada de las edificaciones podría adecuarse a la exposición al sol, con mejores proporciones y la linealidad y el paramento darían continuidad y agilidad al tráfico.

Desde principios de la década de los años veinte se empieza a hablar de la necesidad de un nuevo plano de Medellín Futuro, pues los urbanizadores ya habían comprometido con sus proyectos la casi totalidad de las áreas comprendidas en el plano de 1913. En ausencia de ese nuevo plan, el Medellín Futuro mantenía su vigencia.

4.4.3. PROYECCIÓN

El Medellín Futuro rompió con la forma de crecimiento típico del siglo XIX. Entre las muchas evidencias de las distintas realidades que congrege el plano, el párrafo de introducción del artículo de Luis Fernando Osorio, "La ciudad moderna", nos ayuda a comprender su dimensión en ese entonces:

Por consecuencia de la tenacidad y el entusiasmo ejecutivo de Ricardo Olano, secundado luego eficazmente por particulares y entidades, el planeamiento previo de Medellín Futuro y la lenta modificación del existente, es un hecho consumado y por todos aceptados de buena gana. La idea se incrustó en las mentes, y sus consecuencias son

espontáneas, casi automáticas. Y el ejemplo de Medellín lo están siguiendo otras ciudades del país, chicas y grandes, y aún oficialmente, por ordenanza de nuestra asamblea departamental, se consagró definitiva y obligatoriamente la práctica⁴⁹.

El Acuerdo 151 de 1921, que limitó la ciudad siguiendo los lineamientos del plano, nos deja evidencia de una realidad que trasciende el momento, no obstante, pero esa realidad fue más allá, pues varias asambleas se encargaron de dictar ordenanza sobre los planos futuros de municipios y corregimientos; en la zona correspondiente a Medellín, el ingeniero del distrito asumió la tarea de elaborar los planos correspondientes.

En la descripción del Medellín de 1890 se percibe cómo se había desarrollado hasta entonces la urbanización de la ciudad. Los empresarios particulares manejaban aún un área de inversión relativamente pequeña. El valor de las tierras no representaba una renta considerable. Al respecto, hablando de su experiencia de ingeniero civil, Alejandro López afirmaba que en 1900 "aun la misma mensura de campos era demasiado bien reducida, pues el bajo valor de las tierras no requería evitar engaños de mensura: la unidad de área para medir baldíos era el mil de hectáreas"⁵⁰.

Y casi 30 años después escribía sobre la desvalorización y la especulación: "Se ha venido especulando en propiedades raíces, especialmente las urbanas y suburbanas, más en las ciudades que en las aldeas, más en casas y solares que en haciendas. La propiedad de edificios urbanos pasa de mano en mano a predios siempre crecientes que derrotan todo cálculo, poniendo en ridículo las voces de prudencia. Los urbanizadores son fuentes más ricas que las del petróleo"⁵¹.

Este contraste de situaciones nos da la medida del crecimiento de la urbanización en Medellín, evidenciando un cambio en la forma de abordar las soluciones de vivienda (ver ilustraciones 26, 32, 55 y 56).

En la solicitud hecha en 1919, al Concejo municipal para llevar una línea del tranvía a sus propiedades, Manuel J. Álvarez, urbanizador que lideró esas innovaciones, presentaba cifras de ocupación del barrio Berlín, de su propiedad, con la siguiente relación: en dos años de iniciado, llevaba 200 casas ocupadas, con una cifra de 300 a 400 habitantes. Respecto al barrio Aranjuez, también de su propiedad, y con el interés de consolidar un gran "centro de población", sostenía que en los dos años de ventas de solares

⁴⁹ Orozco, Luis F., "La ciudad moderna", *Revista Colombia*, Medellín, junio de 1919.

⁵⁰ López, Alejandro, *Escritos Escogidos*, selección y prólogo de Jorge Villegas, Biblioteca Básica Colombiana, Bogotá, Colcultura, 1976, p. 9.

⁵¹ *Ibid.*, p. 195

había alcanzado los 628 en una extensión de 30 a 40 manzanas (recuérdese que estos barrios no hicieron parte del plano original, pero fueron incorporados a la ciudad mediante acuerdos específicos)⁵².

En 1917 se realizó el primer Congreso Nacional de Mejoras Materiales, promovido por Ricardo Olano, quien ofreció una conferencia sobre el city planning y expuso la experiencia del Concejo con el plano del Medellín Futuro. Los profesionales antioqueños presentaron otras propuestas afines con el plano, evaluadas sobre su aplicación en el mismo Medellín. El Congreso permitió la divulgación a nivel nacional de estos proyectos. Algunos concejos municipales se sintieron motivados por el tema y solicitaron a los ediles de Medellín información adicional.

Dentro del libro editado para celebrar los 250 años de la fundación de la ciudad, en uno de los artículos dedicado a la urbanización, el autor comparaba la experiencia en Medellín con proyectos de la misma índole en otros países, en los cuales se demarcaban áreas dentro de las cuales se exigía a los propietarios un permiso de urbanización y el desarrollo de las obras de infraestructura. En Medellín, la Sociedad de Seguros y Urbanizaciones practicaba algo semejante en sus barrios, pues en ellos se tendieron las calles "con perfiles estudiados, se plantaron árboles convenientemente distribuidos, se hicieron cunetas (...) y los perfiles y los hilos quedaron marcados en el terreno con cordones de concreto"⁵³.

Asimismo, afirmaba cómo de las experiencias de otros países se deducía "que las entidades oficiales, especialmente la municipal, deben intervenir de manera muy directa en el planeamiento de los ensanches en las ciudades", labor ya iniciada por el Concejo de Medellín.

Respecto a los cambios en la forma de urbanizar, cabe decir que se definieron plazos muy largos de pago para facilitar las ventas a una población en su mayor parte obrera, y que la adecuación de los terrenos exigió una mayor inversión. Esto se reflejó tanto en la estructura como en la forma urbana.

Todos estos procedimientos surgieron de la voluntad mancomunada de entidades oficiales y privadas; gracias al proyecto de Medellín Futuro, el Concejo de Medellín y la Sociedad de Mejoras dieron coherencia a la gestión urbana, proyectaron la nueva forma de urbanizar. La ciudad tuvo que acomodarse a nuevas necesidades, después de que el tranvía abriera paso a las urbanizaciones extramuros. El casco del siglo XIX se había consolidado y a su alrededor había crecido una nueva periferia (ver ilustración 32).

⁵² *Correo Liberal*, Medellín, 21 de julio y 27 de agosto de 1919.

⁵³ *La ciudad 1675-1925. Pasado, presente, futuro*, Medellín, Tip. Bedout, 1925, p. 235.53.

4.4.3.1. DIVULGACIÓN

Desde el mismo momento en que el Concejo aprobó y adoptó el plano del Medellín Futuro, se destinaron dineros para su reproducción. Ricardo Olano lo llevó a las notarías de la ciudad para que lo tuvieran en cuenta los compradores de lotes y lo colocó en 20 esquinas de la ciudad. La prensa recibió con beneplácito este proyecto y lo divulgó por años; los concejales siempre contaron con el apoyo y la confianza de los demás líderes, pues en el fondo los unía la frase "Orden: progreso efectivo". La prensa nacional, a través de artículos de Olano, difundió las ideas de la cultura urbanística que se estaba formando en Medellín.

Como hemos visto, el plano de Medellín Futuro también tuvo eco a nivel nacional. Muchos aspectos de la forma como evolucionó sirvieron a Ricardo Olano para establecer una metodología de aplicación de algunos temas del city planning a lo criollo. Estas ideas maduraron gracias al trabajo intelectual de profesionales como Jorge Rodríguez y Alejandro López, quienes trabajaban con estadísticas y aplicaban la lógica y la racionalidad matemática y financiera en el manejo de la urbe, hasta donde el medio se los permitía. Por esta razón, cuando en el año de 1917 se llevó a cabo el Congreso Nacional de Mejoras Materiales en Bogotá, un grupo de antioqueños presentó un interesante conjunto de ponencias sobre temas como el city planning, el sentido y la importancia de las estadísticas, las posibilidades legales y de financiación de obras municipales, las sociedades de mejoras públicas y otros, todos los cuales proyectaban a la ciudad colombiana en general la experiencia de Medellín.

Esta coyuntura llevó a muchos concejos municipales a reevaluar sus acciones a la luz de la experiencia del Medellín Futuro. Las revistas también dedicaron notas al tema de las transformaciones de la ciudad, su regularización y su ornato. Por ejemplo, la revista *Colombia* publicó artículos como "La ciudad moderna", en el cual un ingeniero desarrollaba una crítica al trazado en forma de tablero de ajedrez e invitaba a buscar alternativas en la ciudad punto, la ciudad lineal o la ciudad jardín. Otros temas fueron la vida municipal, el monumento a Cisneros, la fiebre urbanizadora, decíamos ayer..., una nota de Olano proponiendo soluciones formales para las esquinas de una trama urbana; igualmente reprodujo de manera parcial las ponencias del Congreso Nacional de Mejoras Materiales.

Varias publicaciones, como las guías de la ciudad, o los álbumes de la Sociedad de Mejoras Públicas, reprodujeron el plano de Medellín Futuro. También lo hicieron algunas empresas como estrategia de promoción de sus productos, con frases alusivas al progreso y al amor por la ciudad.

Crónica Municipal, el canal de información del Concejo de Medellín, dedicó espacio no sólo a los acuerdos sino también a oficios, informes y notas sobre las obras ejecutadas, destacando la labor de los concejales al respecto.

Sin lugar a dudas, y por razones obvias, la publicación que más se dedicó a difundir el plano, a establecer un diálogo y aun a propiciar debates con los lectores sobre los proyectos de la ciudad fue *Progreso* la revista de la Sociedad de Mejoras Públicas.

En ella se informaba sobre el desarrollo del proyecto y las propuestas de los diversos frentes en lo concerniente a las mejoras materiales. Se reclamaron parques y plazas para Medellín, se recreó la historia pasada de la urbe, se invitó a ingenieros y arquitectos a profundizar en la temática del urbanismo, el mismo Olano comentó sus participaciones en congresos internacionales (París, México, etc.), se habló de la arquitectura, se hicieron críticas al plan e incluso a los acuerdos y las obras realizadas desde el Concejo, se analizaron la viabilidad, las ventajas y las garantías del impuesto de valorización, de una ley de expropiaciones y en general de los instrumentos de la urbanística. La revista acogió en sus artículos inquietudes de técnicos, profesionales, inversionistas e incluso de los administradores de los bienes públicos. Atendió al desarrollo y a los progresos de otras ciudades colombianas, y del mundo, pues evaluó esas experiencias y las de las urbes del norte, centro y sur de América, y las europeas, y además se comentó el plano para Canberra, sede del gobierno australiano. Defendió proyectos de arborización, pugno por una legislación urbana y promovió la estética de lo afrancesado y la simplicidad norteamericana. Abrió las páginas a las concepciones sobre urbanismo de intelectuales mexicanos, argentinos, venezolanos, etcétera.

Uno de los artículos sobre el Primer Congreso Panamericano de Arquitectura en 1920 informaba qué estaba pasando en las ciudades del continente, en cuanto se refería a la transformación, el embellecimiento y el ensanche de las ciudades americanas; el editor achacaba la situación por la cual pasaban estos centros a "la imprevisión y errores del pasado" y llamaba a preparar el advenimiento de la ciudad futura en condiciones propicias. Se sostenía que el único medio viable para tal efecto era establecer un plano general de reformas y ensanches sustentado en un cuerpo de ordenanzas y reglamentaciones sobre las distintas servidumbres y condiciones a imponer. Éste debía propender a despertar "el interés del público por el arte de las ciudades y encauzar y fomentar el estudio de la higiene y de la estética edilicia". El camino estaba abierto; correspondía a los gobiernos adoptar el plano regulador.

4.5. LA CIUDAD DE 1937

Desde la Colonia, durante el siglo XIX e incluso en el mismo siglo XX, la manzana, la cuadrícula como elementos básicos de la estructura urbana no cambiaron, pero su comportamiento, para cada época, si varió. En la medida, que esa retícula urbana aceptó variaciones, se altero como estructura, bien fue a partir de la distancia a un centro de actividad múltiple, o a una serie de especializaciones de los usos, o a sus condiciones físico-culturales, en un entorno específico, entonces debieron enfrentarse soluciones con respuestas concretas. Las comunidades urbanas demandan necesidades y aspiraciones únicas, por esto una descripción de la ciudad con base en la idea del mismo "hecho urbano", y de sus condiciones morfológicas permite entender cómo esos nuevos usos y comunicaciones desarrollaron nuevas formas de expresión frente a las tensiones del conjunto inicial. Debe entonces concluir este aparte en una caracterización de la ciudad elaborada a partir de esa idea de modelo urbano del ensanche. "Para 1930, la industria de artículos de consumo en Medellín había cambiado significativamente el gusto público. Más importante aún: había cambiado la apariencia y el carácter de la ciudad"⁵⁴.

4.5.1. PARTES CONSTITUTIVAS DE LA CIUDAD

Con su crecimiento la ciudad había superado varias veces la superficie ocupada. Por ello resulta preciso hablar de sus componentes, de sus partes constitutivas como conjunto urbano que había adquirido mayor complejidad (ver ilustración 45), que había transformado su estructura urbana.

La ciudad, ya muy definida en cuanto a zonas se refiere contaba con un centro comercial y administrativo que prácticamente cobijaba el embrión de la retícula colonial, ese marco de las ocho cuadras en ambos sentidos, que en dirección norte también comprendía algunas manzanas del tan mencionado barrio de Villa Nueva. Este centro, que había renovado de manera progresiva su arquitectura, incrementando altura, racionalizando espacios interiores, cambiando radicalmente la composición de las fachadas, había pasado de un orden simple a una complejidad de elementos y proporciones (como se percibe en los casos analizados por la Comisión de Estética); en todo caso, era palpable que muchas casas no se habían demolido, sino que se reconstruyeron con nuevas expresiones formales, para adecuarlas a las comodidades del momento. Paralelamente el centro se había ido densificando y ganaba mayor peso en su relación con el conjunto urbano, lo cual valorizaba el costo de la propiedad: lo convirtió en la zona de mayor valor predial de la ciudad.

⁵⁴ Payne, Constantine Alexandre, "Crecimiento y cambio social en Medellín" (1900-1930), Revista *Estudios Sociales*, Vol. 1, Medellín, FAES, septiembre 1 de 1986.

El Medellín Futuro había desarrollado una ciudad que centralizaba el comercio y los servicios, pero se quedaba corta en su propósito de proporcionar servicios a los suburbios (escuelas, plazas, parques, parroquias). El área denominada Medellín Futuro (Acuerdo de 1921) abarcaba una zona de expansión de urbanizaciones ya trazadas, constituidas como barrios, pero que no se habían ocupado en su totalidad. Como paradigma, los suburbios representaban áreas igualmente trazadas pero sin tejer la totalidad de sus manzanas, habían retomado con mayor empeño la formulación de la cuadrícula sin considerar las pendientes de los terrenos escarpados en la ladera oriental. Hacían parte de Medellín Futuro, porque los representantes de diversos concejos les habían exigido o concertado unos delineamientos que mantuvieron estrecha relación con las calles del trazado del plano de 1913; además, por escritura pública, el distrito recibió las calles de esos barrios. En cambio, en la zona comprendida entre el río y la carrilera no había sido posible un desarrollo; sólo estaba ocupado por la plaza de ferias, en las inmediaciones del puente de Colombia, la cual para finales de estos años ya resultaba insuficiente en virtud del intenso tráfico de ganado que se negociaba en la región.

Las fracciones también hacían parte de la ciudad: habían ganado en población y algunos de sus barrios se estaban urbanizando, con trazados de la ingeniería municipal de Medellín, conforme lo mandaba la ordenanza 15 de 1918. Su actividad industrial les aseguraba un dinámico desarrollo.

Pese a todas las dificultades que presentaban sus calles para ensanche, poco a poco, de año en año, el centro de la ciudad fue ampliando el perfil de las vías.

La racionalidad del plano de Medellín Futuro no saldría victoriosa en todas las peleas que debió sostener. Por ejemplo, no pudo borrar los caminos que databan de tiempos de la Colonia y de la república; siguieron caracterizando y dando otro sentido a las fracciones de la ciudad. Esa similitud de retícula en el plano, esa continuidad que inspiraba el modelo de ciudad posliberal, sin grandes y significativas intervenciones de proyectos que desbordaran la escala, potenció una ciudad bastante homogénea. En su imposibilidad y limitaciones ese plano de 1913 que prefiguró un proyecto modesto en sus intervenciones, pero no por ello menos profundo en sus cambios esenciales, fue respetuoso y condescendiente con el centro de ciudad existente (ver ilustración 56).

4.5.2. EQUIPAMIENTO COMUNAL

El centro urbano no cambió su localización. Las sedes del gobierno central y del municipio conservaron sus predios y además se levantaron nuevos edificios, con nuevas arquitecturas (ver ilustración 57).

En el campo cultural, se construyó el teatro Junín sobre el paseo de La Playa y se reformó el viejo teatro con fachada simétrica y sencilla. Muchas escuelas y muchos colegios ocuparon el centro de la ciudad.

Al otro lado del río, jalonando las urbanizaciones, se abrieron el hospital de La María, el cementerio universal, la escuela de agronomía y el estadio de Los Libertadores. Varias clínicas, conventos y escuelas estaban dispersos por el antiguo centro, hacia el oriente en las proximidades a Ayacucho y unas cuantas en Villa Nueva. Las últimas estaciones del tranvía animaban las calles (ver ilustración 61).

Las industrias no eran muy significativas en el casco urbano (el plano de 1932 no contabiliza sino siete) ni producían incompatibilidades de usos, dispersas casi todas. Por las inmediaciones de Guayaquil se concentró el mayor número de ellas, algunas con edificaciones especializadas (ver ilustración 60).

La tarea de dotar a Medellín de equipamiento contó con una notoria presencia de los particulares en el campo de la asistencia social y la instrucción pública, las iglesias, los centros de cultura y diversión estuvieron prácticamente en sus manos, con excepción de la biblioteca y el museo de Zea⁵⁵ (ver ilustración 57 y 58).

El trabajo de ampliación y construcción de calles y puentes debía hacer parte de una política de amoblamiento. El peso del ensanche recayó sobre este campo y el plano de la ciudad de 1938 deja ver la extensión que alcanzó la urbe y, con ello, la dotación de la infraestructura vial sin precedentes. Como se ha demostrado, el municipio atendió, dirigió y organizó la financiación de estas obras a través de un conjunto de normas y entes que velaron por su cabal cumplimiento.

En todos los informes de la ingeniería municipal se hacía énfasis en el ítem de ampliación, continuación, refracción y apertura de las calles. No era poco el presupuesto que el municipio invertía año tras año en las obras de infraestructura vial. Por los cuatro puntos cardinales se atendieron asuntos de vías. Acerca de este marco de necesidades y realizaciones, Hernán Darío Villegas afirma: "De modo, pues, que al iniciarse el cambio de función y sentido de Medellín, la burguesía tuvo previsión de este fenómeno e introdujo algunos elementos de racionalidad que le permitieron abocar sin grandes traumatismos el futuro desarrollo de la capital"⁵⁶.

⁵⁵ Cf. la tesis de María Teresa Uribe de H. y Alfonso Bustamante M., Los mecanismos de control urbano y su incidencia en la ocupación del espacio de Medellín. Medellín, 1978 (tesis magister, Universidad Nacional de Medellín, Facultad de Arquitectura), p. 156, citada por Constanza Toro.

⁵⁶ Villegas G., Hernán Darío, "La formación social del proletariado antioqueño", Concejo de Medellín, 1990.

4.5.3. BARRIOS

La estratificación de la ciudad se consolidaba de la mano de los barrios. La élite se estableció en Villa Nueva y El Prado, en tanto que en el centro, con una arquitectura cada vez más especializada en su función comercial, se negaba el espacio a las construcciones residenciales. Los barrios de artesanos y obreros de 1913 se mantuvieron en su lugar con manzanas más densas. Al oriente de Villa Nueva las tierras habitadas por las clase media comerciantes, pensionados, accionistas, finqueros, profesores, contadores, oficinistas y uno que otro burócrata.

Cuanto más se alejaban las construcciones del centro, más evidenciaban diferentes categorías arquitectónicas y urbanas. Los urbanizadores de las afueras de la ciudad ofrecían proyectos con base en "estudios científicos y modernas"⁵⁷, donde se ponían en evidencia las ventajas que ofrecían las laderas del nororiente: buenos aires, tierras secas, barrio más sano, más frescos, más pintorescos y "planeados de acuerdo con las reglas de la higiene y el confort de la vida moderna"⁵⁸.

Retomemos a Payne acerca de la demografía de entonces: "El período 1900-1930 presenció el crecimiento y la formación temprana de una clase trabajadora en Medellín, una clase que trabajaba en fábricas y en diversas ocupaciones serviles". En el valle de Aburrá predominaba una población obrera, en su mayoría de género femenino, que vivía de salarios bajos. Sus desplazamientos no han sido verificados hasta hoy. Muchas empresas dotaron de viviendas a sus obreros, en áreas aledañas a las fábricas.

El vertiginoso crecimiento de la segunda y tercera décadas generó faltantes de vivienda y con cuanto ello implica en términos actuales: viviendas subnormales, inquilinatos, alquileres. Recuérdese que según el censo de edificaciones en 1919 había un promedio de 6,5 personas por casa e incluso se encontraban 16 casas con 24 moradores cada una.

En la segunda década del siglo se empezó a fomentar el ahorro, lo cual incidió en la construcción de vivienda. Para ese entonces ni el Estado ni el distrito proporcionaban alternativas a las clases menos pudientes para tener acceso a una vivienda. Los empresarios particulares canalizaron las ausencias del Estado y brindaron a la ciudadanía la posibilidad de adquirir lotes y, en un menor número, casas. Según las escrituras radicadas en la notaría primera de esta ciudad, durante 1913 se constituyeron tres sociedades mutuarías, con la facultad de cursar préstamos para comprar predios o viviendas con créditos hipotecarios.

⁵⁷ *La ciudad futura* No. 5., Medellín. Febrero 19 de 1920, Serie 1.

⁵⁸ Aviso de prensa, *Correo Liberal*, febrero 19 de 1926.

Las urbanizaciones fueron proyectadas teniendo en cuenta la dotación de servicios (agua, energía, aseo y transporte) garantizados por el municipio. Las áreas se hallaban provistas además con calles internas y espacios comunales como plaza o parque, iglesia y escuela.

En algunos casos fuera del área de Medellín Futuro, como el barrio Berlín, el urbanizador proporcionó los medios para tender la red del tranvía. Este servicio aseguraba al inversionista la valorización de las tierras (ver ilustración 64).

Vale la pena entender estas actuaciones de los urbanizadores, como es el caso de Manuel J. Álvarez a través de los comentarios que Marshall Berman hace al referirse al prefacio de Baudelaire, *A los burgueses*. Dice Berman: "en este mundo cuando los burgueses acometen empresas inmensas", y cita a Baudelaire: "os habéis juntado, habéis formado compañías, obtenido préstamos" y continúa Berman: "no es, como podrían pensar algunos, para hacer mucho dinero, sino con un propósito mucho más elevado", y cita nuevamente a Baudelaire "realizar la idea del futuro en todas sus diversas formas: políticas, industriales, artísticas" y añade Berman: "Aquí la motivación burguesa fundamental es el deseo de un progreso humano infinito, no únicamente en lo económico, sino universalmente, también en las esferas de la cultura y la política"⁵⁹.

Algunos urbanizadores que vendieron lotes a crédito estimularon la autoconstrucción. A partir de 1918 el municipio quedó obligado por ley a destinar un 2% de su presupuesto a la construcción de vivienda popular. Al año siguiente, la Dirección Nacional de Higiene emitió una resolución sobre adecuación de viviendas que prescribía rigurosas condiciones de higiene e incluso prohibía arrendar habitaciones si no se cumplía con ellas.

Hernán Darío Villegas explica cómo se estableció el cumplimiento de la ley en Medellín: "A quienes habitaron las casas ofrecidas por el distrito se les cobraba un 6% anual al costo de la vivienda, más un 4% destinado a cubrir su valor. Cuando los pagos cubrieran el costo total de la vivienda se les expedía el título de propiedad"⁶⁰.

El municipio reorganizó la ingeniería municipal y construyó algunas urbanizaciones que siempre resultaron pocas para la demanda existente, ante lo cual se convirtió en comprador de los urbanizadores⁶¹.

⁵⁹ Berman, Marshall, *Todo lo sólido...*, p. 133.

⁶⁰ Villegas, Hernan Dario, op. cit.

⁶¹ Informe del ingeniero de obras públicas del distrito, *Crónica Municipal*, Medellín, 1929, p. 5024.

Con la Ley 49 de 1927 y el Decreto 436 de 1928 se estableció que toda casa con valor inferior a \$30.000 y que cumpliera con las exigencias de higiene prescritas por la ley quedaba exenta de todo impuesto nacional, departamental o municipal por el término de diez años. Con ello se perseguía "fomentar la edificación de casas baratas a fin de buscar la baja de los arrendamientos, que habían llegado a obtener precios exorbitantes". A juicio del encargado de obras públicas del municipio, la ley había alcanzado a resolver, en gran parte ese grave problema social de Medellín, según lo demostraba el número de edificaciones construidas en 1929; asimismo, gracias a ella se habían reducido en forma considerable los arrendamientos.

Sin embargo, como el mismo encargado lo analizaba, la ley presentaba sus inconvenientes. Por una parte, se veían numerosas casas desocupadas y, por otra, la gente pobre no disfrutaba de la exención por cuanto gran parte de sus casas no satisfacía las rigurosas exigencias de higiene y las prescripciones de las juntas de caminos. Como luego los constructores también solicitaron la exención por cada casa terminada, en un año fueron favorecidas 237 casas, lo cual representaba una disminución de 2% en los ingresos del municipio.

En el *Anuario Estadístico* de 1927⁶², en el cuadro sobre el movimiento de propiedad raíz durante el año 1926, se constata que era considerablemente alto el valor de la hipoteca de la propiedad particular, ante el gran número de compraventas ha existido por el sistema de crédito a largo plazo.

La ingeniería municipal desarrolló un modelo de vivienda que cumplía con las condiciones de higiene especificadas por la resolución vigente de la respectiva junta. Algunos urbanizadores siguieron este modelo en sus construcciones, como sucedió en el barrio Manrique, propuesta publicada en la prensa de la época.

4.5.4. LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y EL ESPACIO PÚBLICO

La jerarquización racional de la ciudad se articulaba sobre los dos grandes ejes del siglo XIX: el Carretero del Norte, Carabobo, con su prolongación al sur, el camellón de Guayaquil, y Ayacucho-Colombia, en el sentido naciente-poniente. Sobre esos mismos ejes se tendieron los rieles del tranvía.

La Gran Avenida Central había quedado a medias para 1938 y con ello perdía su fuerza, porque no desembocaba en el Bosque, ni se empataba con Bolívar para tocar el parque de Berrio. En sus costados

⁶² *Anuario Estadístico*, Medellín, 1927, pp. 90-91.

se situaron el hospital de San Vicente de Paúl y años más tarde la fachada principal de Jesús Nazareno, iglesia con atrio elevado. Así adquirió el papel de integrador de Carabobo-Bolívar. Se destacó por su diseño, con separador central y arbolado (ver ilustraciones 44' y 47').

Muchas calles fueron abiertas de manera mancomunada por el municipio y los urbanizadores. La Avenida Circunvalar, construida parcialmente, articulaba en cuanto límite de proyección todo el tejido urbano, lo cual constituía un propósito planteado desde la convocatoria del concurso. Las urbanizaciones que surgieron por fuera de ese límite de Medellín Futuro permanecerían hasta hoy sin la fluidez y la continuidad de la trama, a causa de los accidentes geográficos de aquellas zonas.

La Gran Avenida paralela al río fue construida como parte de la circunvalar con las obras de rectificación del río. De vía ancha y con arbolado, constituyó toda una alameda desde el puente de Colombia al de Guayaquil. En estos trabajos el empeño de la Sociedad de Mejoras Públicas y la dedicación de la Junta de Obras desempeñaron papeles decisivos.

San Juan se proyectó al otro lado del río para empatarse con la América, y como llevaba los rieles del tranvía, albergó urbanizaciones a ambos lados. La canalización de la quebrada Santa Elena se inició por el centro de la ciudad, entre otras razones por motivos de higiene.

La gran plaza pública del Medellín de la transición fue Cisneros. Una arquitectura de finales de siglo y la más moderno de los años diez, la estación del ferrocarril, conformaron una plaza pública que albergaría manifestaciones públicas que le otorgaron un carácter particular que tuvo renombre en el país.

De los parques, con esmero y venciendo las dificultades por factores económicos, cuidó la Sociedad de Mejoras Públicas. Un kiosco en ellos ameritó un estudio de localización, unos alzados, un análisis de materiales e incluso un concurso.

Los barrios de Sucre y Los Ángeles consolidaron sus respectivas plazas. Asimismo en torno a las plazas de Pérez Triana, Campo Valdés, Berlín, Manrique y Aranjuez se proyectaron las escuelas y, en ocasiones, la iglesia. Las plazas de los barrios obreros se contraponían a las del centro, ya modificadas con arbolados y bustos de los héroes y los hombres cívicos de la ciudad.

La Playa conservó su paseo, la Sociedad de Mejoras Públicas asumió su embellecimiento, por cuanto las aguas no se trataban debidamente y desmejoraban el recorrido vespertino. Las manchas verdes imaginadas en el plano de 1913, con el bosque, el gran bosque, estaban reducidos a su mínima expresión.

si no habían desaparecido ya. Medellín ya se quedaba corto en espacios verdes. Si se comparan las plazuelas de las iglesias del centro en 1890 y en 1937, se puede verificar que el paisaje, el entorno, la escala y la muchedumbre no han sufrido cambios radicales aun cuando son diferentes. La plaza de la República y la plaza de Santander, inmersas en sus respectivos barrios, no trascendieron la escala metropolitana.

El tranvía fue un elemento integrador entre las zonas densas sobre el costado oriental del río y las zonas más rurales, con pequeños núcleos de habitantes, al occidente, muy dinámicas económicamente. Con una red que cubría incluso los barrios de vivienda obrera situados al norte, también comunicaba las plazas y parques del centro con las de esa primera periferia de principios de siglo, transportando pasajeros hasta los nuevos equipamientos de la ciudad: el hospital, el bosque y la plaza de ferias, entre otros.

4.5.5. MORFOLOGÍA

La descripción de la morfología se aborda desde el barrio como unidad que se concibe con un determinado número de manzanas, una plaza o centro comunal, delimitaciones precisas dadas por los linderos del globo adquirido por el urbanizador. La manzana como elemento organizador de un continuo urbano se potencia como unidad que relaciona el conjunto con las partes, en cuanto determina un ancho de vía y la proximidad o lejanía a un centro comunal del barrio. A su vez esa manzana configurada por un loteo participa de la diferenciación de los tipos arquitectónicos.

Si tomamos de norte a sur la resultante del desarrollo de la trama urbana que abarca Medellín hasta 1938, encontramos los siguientes enclaves.

El barrio Berlín (ver ilustración 64) fue concebido con 232 manzanas (que no se construyeron en su totalidad), por fuera del Medellín Futuro determinado por el perímetro de 1921. Su relación con la ciudad se mantiene a manera de cordón umbilical con la vía de la parte baja, el antiguo camino al norte que lleva al río Medellín. En ese entorno de la vía se encontraba el manicomio y, no muy lejos de allí, el bosque y el cementerio de San Pedro. Estos eran los extramuros de la ciudad. El barrio surgió como un suburbio, definido por calles y delimitado por las quebradas de la ladera. La plaza, centro que competía en actividades con la vía periférica de la parte baja, fue diseñada según el modelo español, por extracción de una manzana, más o menos sobre el punto medio del conjunto.

Sus calles fueron trazadas conformando una retícula ortogonal, con un ancho entre 18 y 20 metros. Su sentido recto, enfrentado con las laderas, mostraba un perfil de andén, verde y vía.

Las manzanas, más alargadas que las del resto de la ciudad, acortaban la profundidad del lote y disminuían el número de las vías; esto implicaba la racionalización de la trama en beneficio de la rentabilidad del globo de tierra.

Sus pobladores fueron en su mayoría obreros cuyas aspiraciones estaban limitadas a unos predios de corto frente, con posibilidad de patio y solar. El desarrollo de la vivienda fue iniciativa de cada vecino. Su consolidación, respecto a ocupación, no se había logrado aún en 1938. Su gran vínculo con la ciudad era el tranvía.

En su interciso, hacia el sur entre la quebrada y la vía, surgió otra comunidad por la intervención del mismo urbanizador: el barrio Aranjuez. Conformado por manzanas irregulares, ante las restricciones de la topografía, en su origen se construyeron viviendas de características diversas, incluso quintas y palacetes en contraste con las de Berlín, para atraer pobladores de estrato social más alto, pero esta tentativa no logra consolidarse y el barrio es absorbido por el mismo Berlín.

Hacia el sur se localizaba el barrio Campo Valdés (ver ilustración 64) rodeado por el Bosque de la Independencia, límite del Medellín Futuro. Como su retícula estaba asimismo enfrentada con la pendiente sus manzanas consagraban formalmente la máxima expresión de las aspiraciones del ensanche. Sobre cuadras de 90 a cien metros, se sucedían unos predios de corto frente. El conjunto se articulaba con las vías existentes acomodando el dimensionamiento de las manzanas a este hecho. Su centro comunal, no tan central, mostraba el mismo origen de su vecino, el barrio Berlín, por cuanto se había extraído un cuadrado para conformar el vacío.

Las viviendas también eran similares a las desarrolladas en Berlín, pero la profundidad del lote dio pie a construcciones interiores que modificaron el comportamiento del modelo.

Manrique rompe el comportamiento matemático de los trazados anteriores. El sentido de la trama se pierde en el intento de acomodarse a la topografía, a las corrientes de agua y al paso del tranvía de oriente. Localizado por fuera de la proyectada circunvalar, su trama se estrecha para adherirse al reticulado de la parte baja. Son características de este barrio su monumental iglesia, sus pendientes y su vivienda de carácter popular, si bien es el barrio de población más heterogénea por encima de la población obrera. Barrio tras barrio se constataba esa homogeneidad que brinda una flexibilidad de la manzana, un

manejo similar de la parcelación y unas respuestas arquitectónicas de maestro de obra, que lleva en la práctica el modelo de la vivienda.

En ese ensanche, con su preponderante peso vial, deja vías absolutamente definidas, perfiles de generosos espacios, parámetros estrictos, espacios para árboles y andenes continuos, las ideas de un antejardín iban adquiriendo mayor popularidad. El ingeniero del distrito diseñaba un modelo de vivienda para este barrio. Las calles de 15, 16 y 20 metros acogían con predisposición al arbolado.

Siguiendo el recorrido por la periferia de la circunvalar, encontramos Villa Hermosa, que contrasta respecto a su trama con los barrios descritos anteriormente, por su disposición en relación con las coordenadas; el plano del Medellín Futuro determinó un giro en su afán por buscar una racionalización, y estas urbanizaciones continúan el sentido de las viejas calles coloniales del centro de la ciudad. Parece que hubiera jalonado el manzaneo del amojonado barrio de Los Ángeles por efectos del plano futuro de 1892.

Analizando el conjunto de reticulados, cabe leer comparativamente las condiciones de Villa Hermosa: manzanas de menores dimensiones y vías también de menor tamaño que las de Berlín y Campo Valdés, con una plaza engendrada por el vacío de la manzana correspondiente, con el mismo esquema que las urbanizaciones vecinas.

Las casas no variaron mucho respecto a las de los años trece tal vez sólo se modificaron algunas fachadas. Poseían un patio y solar, dos patios o uno, con frentes de cinco, siete y diez metros, en manzanas de 80 por 80 metros y sobre vías de 18 y 20 metros. El plano de 1938 registra una escasa ocupación de este barrio.

Antes de cruzar la quebrada nos devolvemos al interior del Medellín Futuro: Miranda, Sevilla, Pérez Triana. El primero se destaca por su amplia avenida, la rambla, cedida por los urbanizadores, y por su vecindad al Bosque de la Independencia, cuyos terrenos también fueron cedidos por los mismos urbanizadores.

Sus dimensiones no son amplias y sus manzanas muestran diversas proporciones. Sobre el límite del Medellín Futuro se articuló a lo existente, continuando la trama que le impuso Campo Valdés; sus residencias ya empiezan a cobrar altura y presentan diversas fachadas con planos y vanos más lánguidos, anunciando una arquitectura más funcionalista.

Sevilla contó con calles y avenidas arborizadas, de 20 y 18 metros de ancho y una Gran Avenida Central de 30 metros de ancho, Juan del Corral. Sus tierras fueron saneadas con drenajes y desagües⁶³. Tal vez la vecindad al cementerio obligó a los urbanizadores a diseñar el barrio con muchos atractivos; de otra manera no se explica que un área tan limitada goce de tan amplias vías y de tal variedad de proporciones en las manzanas, en razón más del diseño del conjunto que de las necesidades de la manzana misma. Cedió también al municipio la plaza de la República y se acogió a las normas del plano de Medellín Futuro mediante concertación con él.

Acercándonos al centro, sobre la retícula de expansión de 1892, con ligeras modificaciones, como la ampliación del tamaño de las manzanas para acomodarse a los desarreglos de las antiguas vías, surgía el barrio El Prado. Por su loteo de mayor longitud de frente y por sus estructuras arquitectónicas, se diferencia de los demás barrios. Allí se asentó la élite. No tuvo un centro definido, pero se caracterizó por una calle que Ricardo Olano se esmeró en convertir en la más bella de la ciudad, la calle de Palacé, la que corría desde el sur y atravesaba el parque de Berrio.

Casi todas las construcciones de este barrio fueron diseñadas por profesionales; por iniciativa del urbanizador se promovió el antejardín y con esmero y criterio paisajístico, árboles y farolas engalanaron los espacios comunitarios. Todas las guías y álbumes de la ciudad de la época exhiben rincones o perspectivas de este barrio.

El centro, más denso que el resto de la ciudad, compartía los espacios entre los nuevos edificios y las casonas coloniales, divididas en locales ciegos. Su paramento se conservaba, pero muy pocos patios continuaban llenando de luz y vegetación estas casas. Sus manzanas mantenían el rigor que pudo haber dejado una traza acomodada. Muy lentamente iba cambiando la medida de sus calles, pues habiéndose elevado los edificios, éstas se sentían aún más estrechas.

Villa Nueva había llenado sus manzanas; la mayor parte de las casas fueron construidas por arquitectos las más antiguas se conservaron remodeladas, con solares más generosos y más patios.

La homogeneidad de la planta del ensanche dejaba ver su efecto: las calles continuas y las construcciones con alturas similares establecían esas perspectivas calculadas que Alejandro López presagiaba. Casi todas las manzanas eran iguales. El cuadrado, el rectángulo, la ortogonalidad, la retícula, la malla, la expansión, el ensanche se mostraban como realidad.

⁶³ Olano, Ricardo., "A propósito de urbanización", *Revista Progreso*, No. 56, Medellín, mayo 20 de 1930.

En dirección al oriente, Los Ángeles, Sucre y Miraflores consolidaban sus manzanas con las innovaciones de entonces.

Miraflores, que apenas tocaba Ayacucho y brotaba por fuera de los dos cordones del perímetro, rompió con todos los esquemas reticulares, pues se desarrolló a través de las vías que seguían el terreno. Las quintas, obras de arquitectos e ingenieros, se multiplicaron sin orden alguno. Con El Prado y Villa Nueva, el barrio acogió las viviendas de las clases altas de la ciudad.

Hacia el sur, dos barrios adquieren significado: Colón y los Libertadores. El primero que lindaba con la calle de San Juan, límite urbano de esa zona sur, tardó muchos años en consolidarse. Los Libertadores, ocupando las tierras pantanosas de las inmediaciones del río y la quebrada de Los Ejidos, se levanta con adecuados trabajos realizados por urbanizadores privados que proyectaron escuela, iglesia y amplias calles arborizadas. A pesar de su corta extensión, logró mantener ideas formales de las propuestas del plano del Medellín Futuro.

La ciudad mantuvo la vocación que estructuró desde principios de siglo, es decir, situar las industrias por fuera del perímetro urbano de la ciudad. Esto se traduce en una población obrera dispersa en varios núcleos alrededor del valle.

En las fracciones del distrito más y más gentes ocupaban las manzanas y las inmediaciones de los caminos que a ellas llevaban. Con base en los esquemas de la oficina de la ingeniería municipal se conformaron nuevas manzanas que tomaban características de barrios.

En conclusión, los grandes protagonistas de la trama seguían siendo las vías y las manzanas que formaron un continuo dentro del cinturón de la circunvalar. Más allá de ésta se erguían esas urbanizaciones que tendrían que esperar otras generaciones de urbanistas, de urbanizadores y de pobladores para llenar los intercios y recuperar el conjunto que soñaron quienes concibieron el Medellín Futuro.

Las viviendas de Manrique, Sucre, Pérez Triana y Los Ángeles, de rítmicas fachadas, se recrearon con arcos, frontones, cornisas y con una que otra columna, y de vez en cuando con una guimalda, resultado de unas estructuras moduladas, reorganizadas a partir de esos patios coloniales que se encogieron para dar cabida a los corredores. Mantuvieron el salón y el comedor enfrente de un patio, la cocina enfrente de otro, y el solar para un palo de mango, de guayaba o de naranjas; así mantuvieron los techos altos, con una gran inquietud por la ventilación.

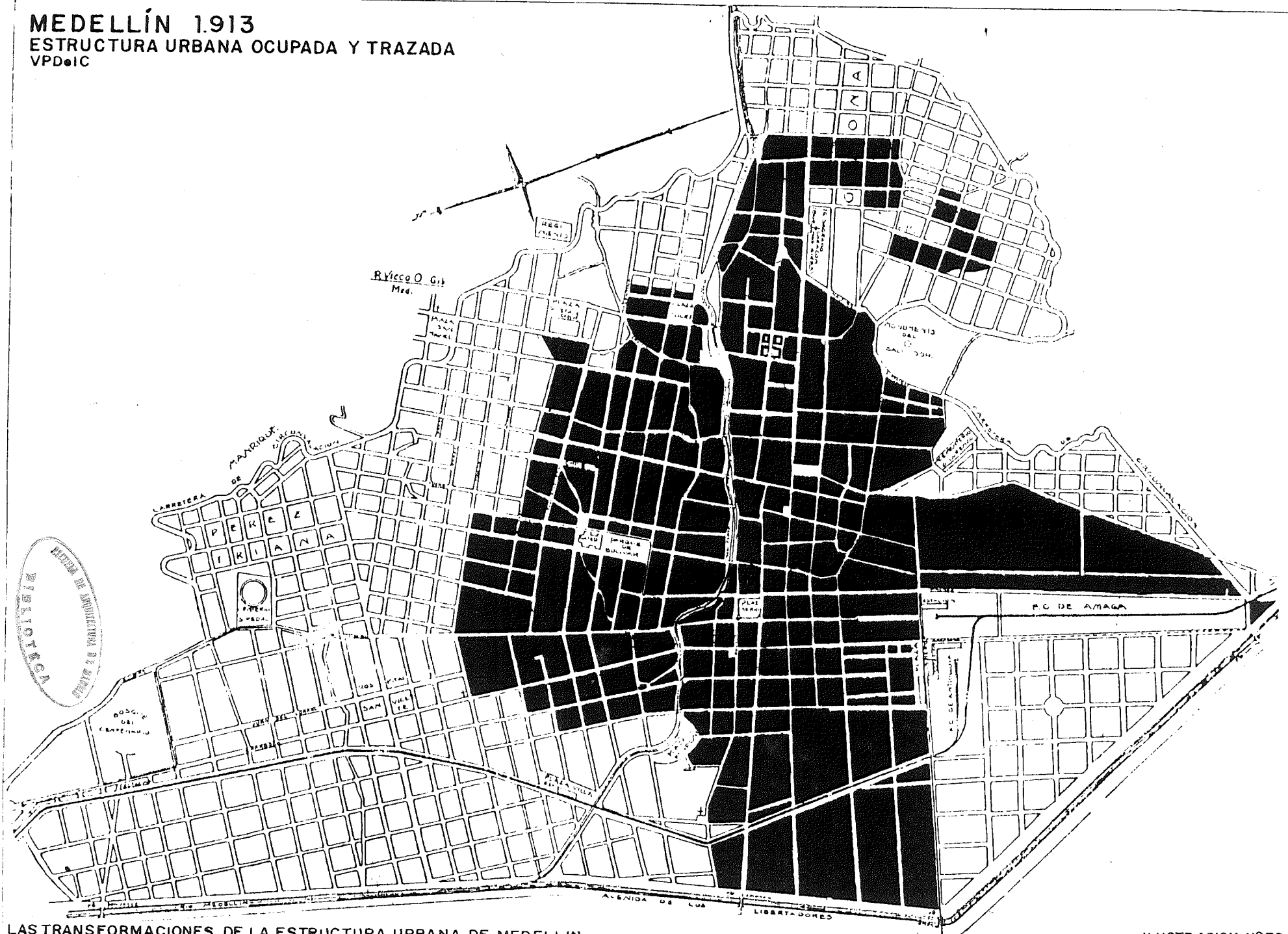
Las cubiertas a dos aguas, con tramos que se desdoblan, iban desenvolviéndose racionalmente, dejando perforaciones y conformando un tejido que permitía la irrupción de la vegetación. La homogeneidad de las calles del Medellín Futuro se continuaba en su arquitectura y su paisaje, con algunas contadas interrupciones: una fábrica, una iglesia o un monumento.

En este marco de referencia, el proyecto urbano adquiere el sentido instrumental de valoración para la caracterización de la estructura urbana y su correspondiente tejido, conservando como referencia el modelo urbano.

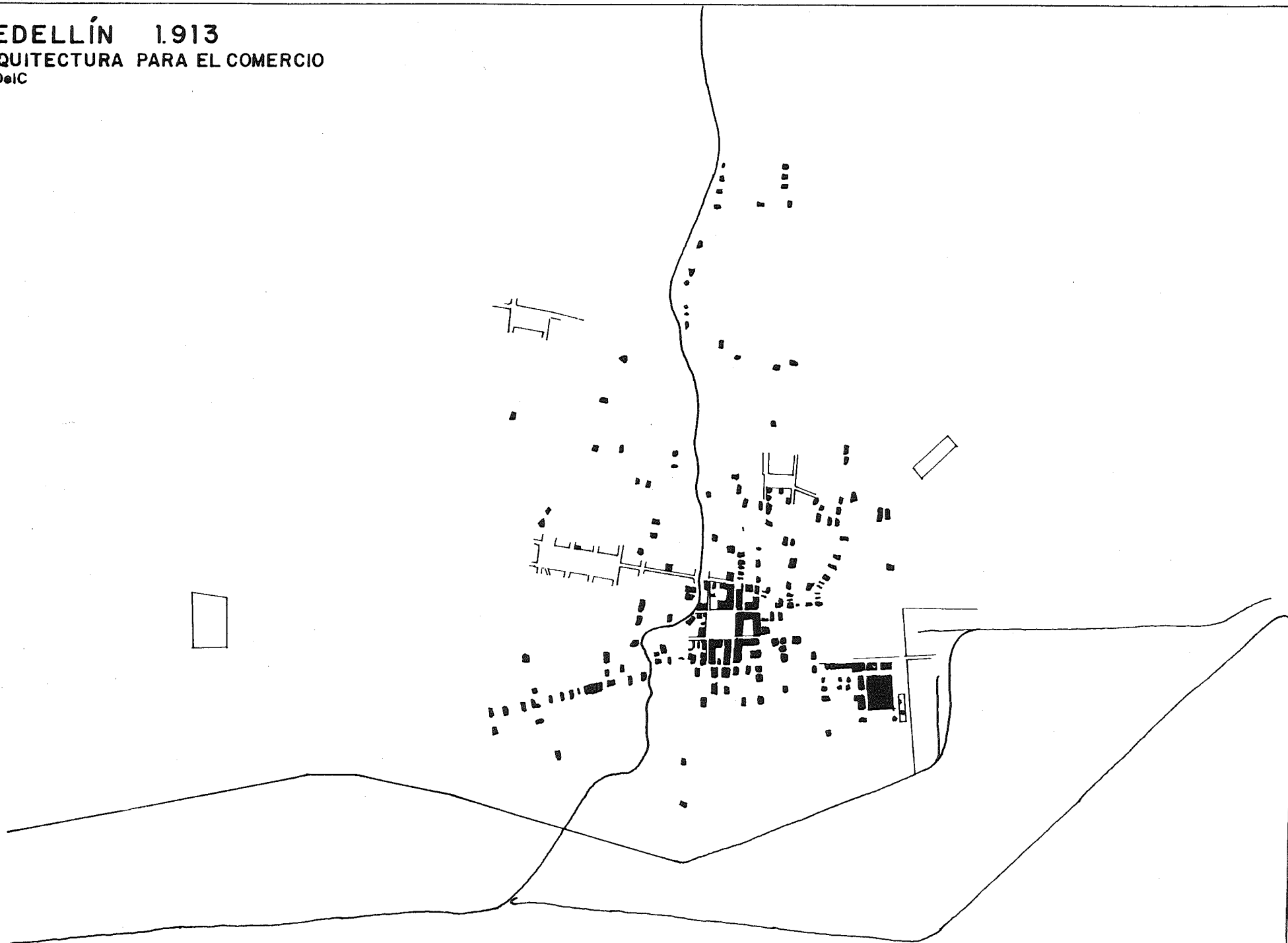
MEDELLÍN 1913

ESTRUCTURA URBANA OCUPADA Y TRAZADA

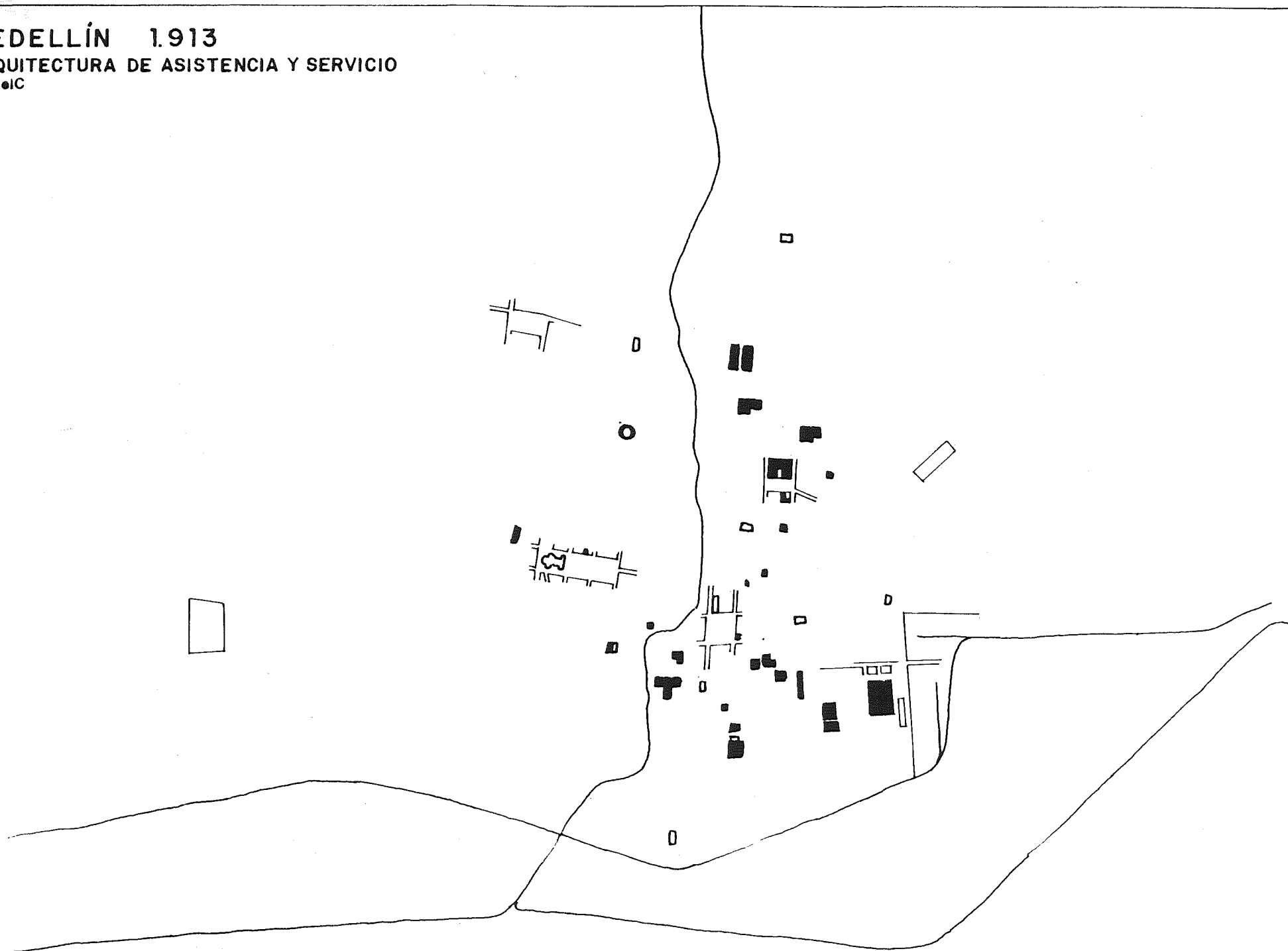
VPD:IC



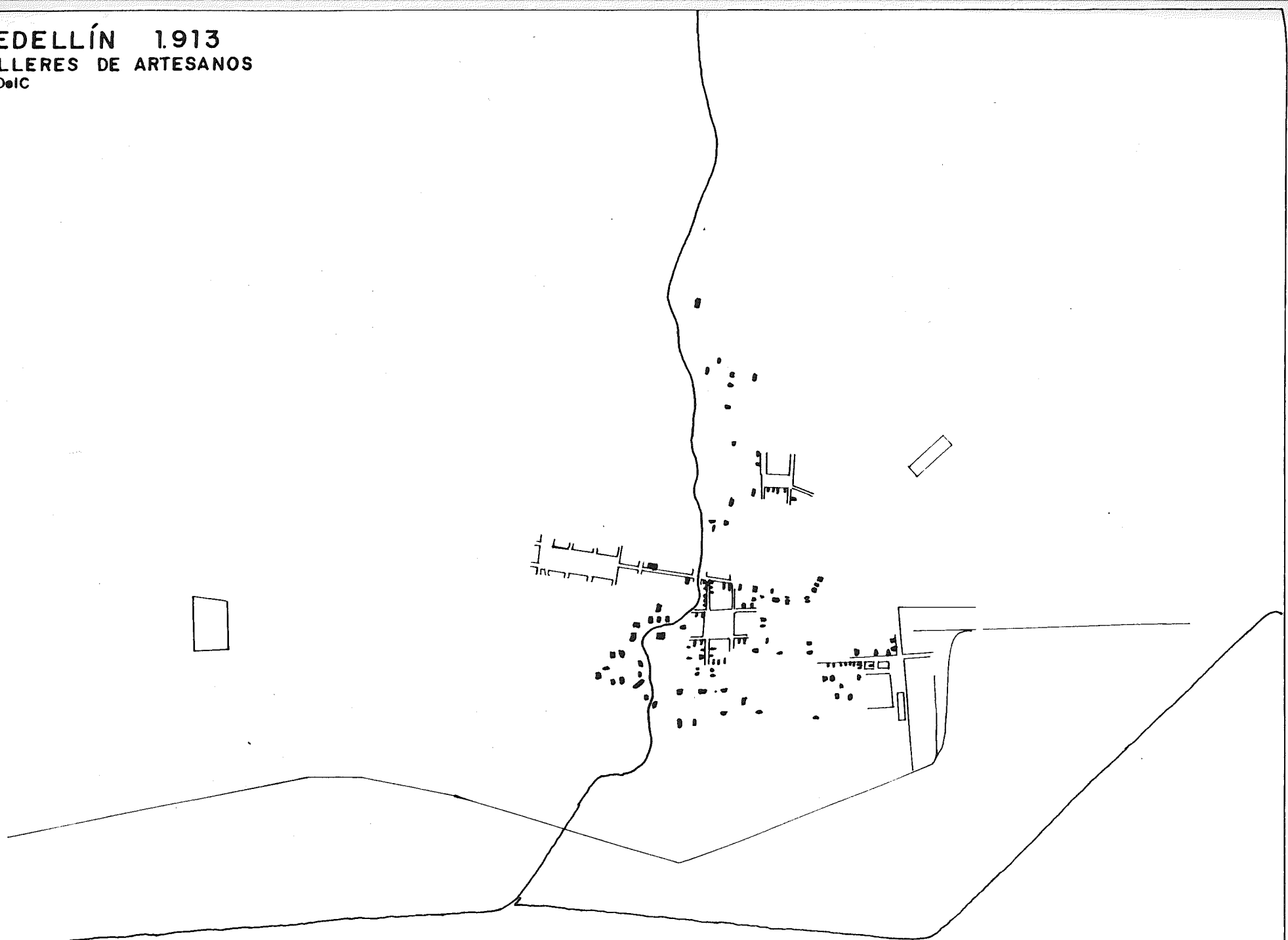
MEDELLÍN 1913
ARQUITECTURA PARA EL COMERCIO
VPDeIC



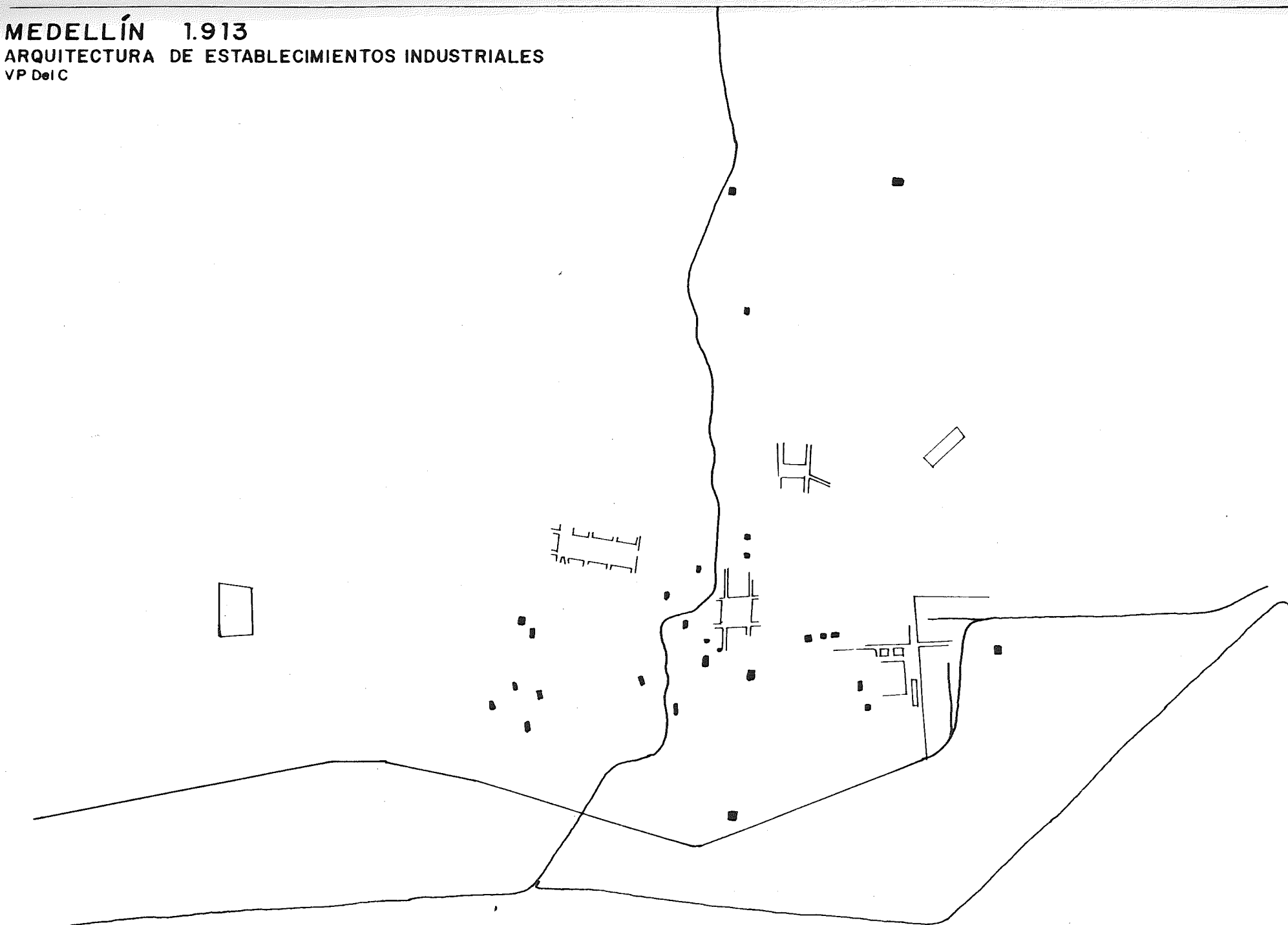
MEDELLÍN 1.913
ARQUITECTURA DE ASISTENCIA Y SERVICIO
VPDolC



MEDELLÍN 1.913
TALLERES DE ARTESANOS
VPDolC



MEDELLÍN 1.913
ARQUITECTURA DE ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES
VP DelC

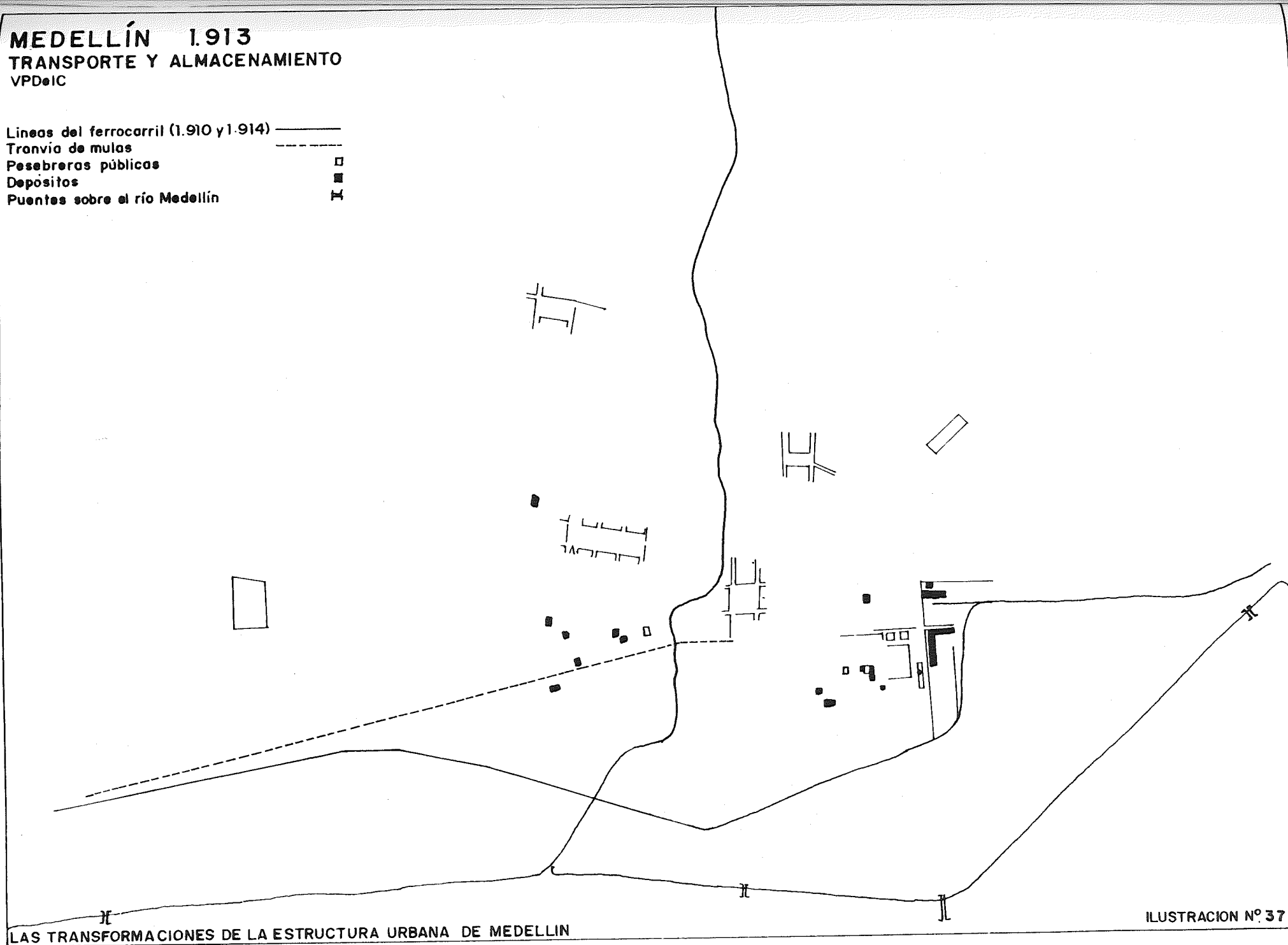


MEDELLÍN 1.913

TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO

VPD:IC

Líneas del ferrocarril (1.910 y 1.914) ———
 Tranvía de mulas - - - - -
 Pesebreras públicas □
 Depósitos ■
 Puentes sobre el río Medellín H



PLANO DE MEDELLIN FUTURO

SEGUN EL PROYECTO DEL INGENIERO JORGE RODRIGUEZ MORALES

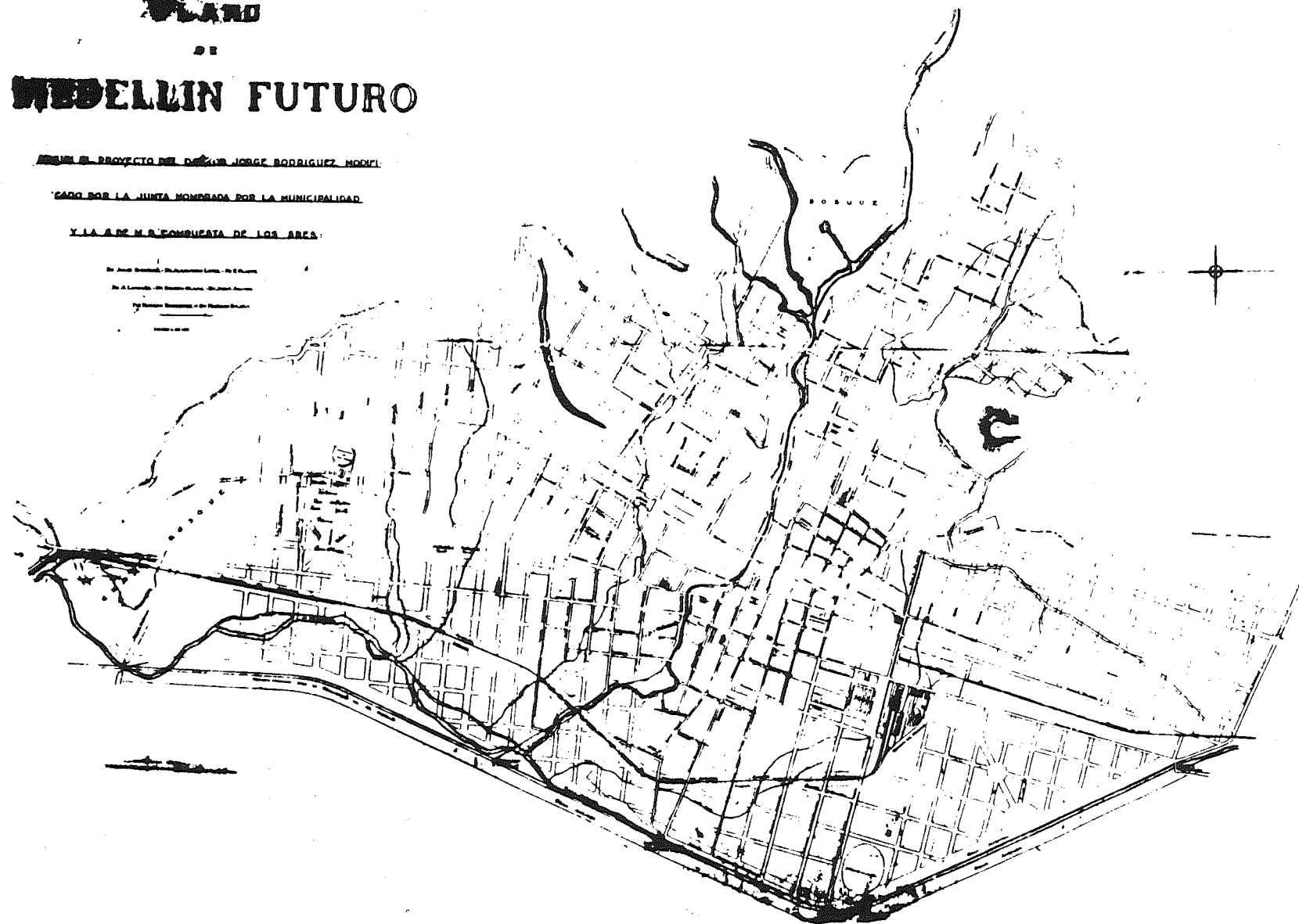
APROBADO POR LA JUNTA NOMBRADA POR LA MUNICIPALIDAD

Y LA ADEMS CON SUSEQUIA DE LOS ASES.

Dr. Juan Rodríguez, Urbanista Jefe, de El Plan

Dr. A. Lora, de El Plan, de El Plan, de El Plan

Dr. Juan Rodríguez, de El Plan, de El Plan

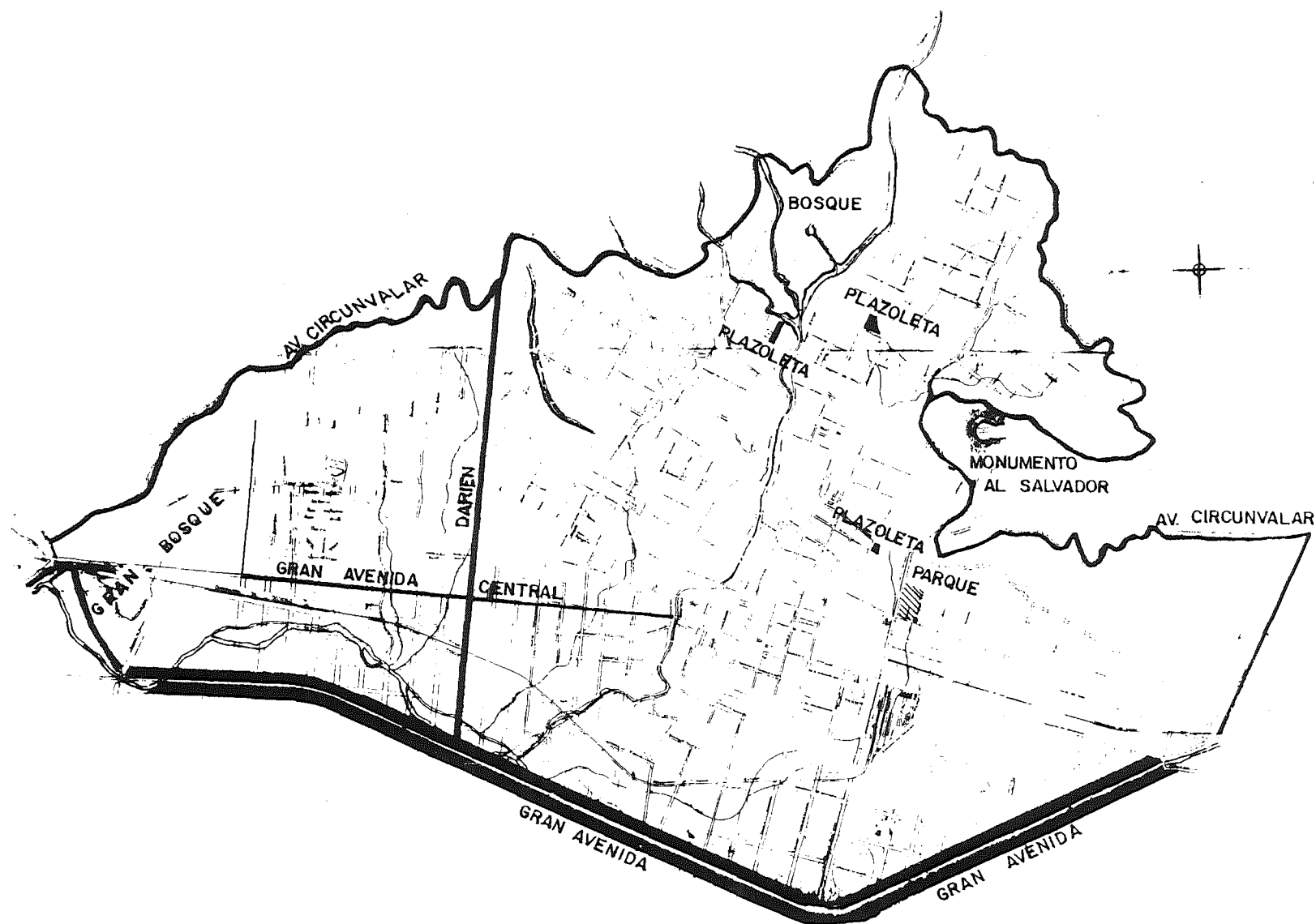


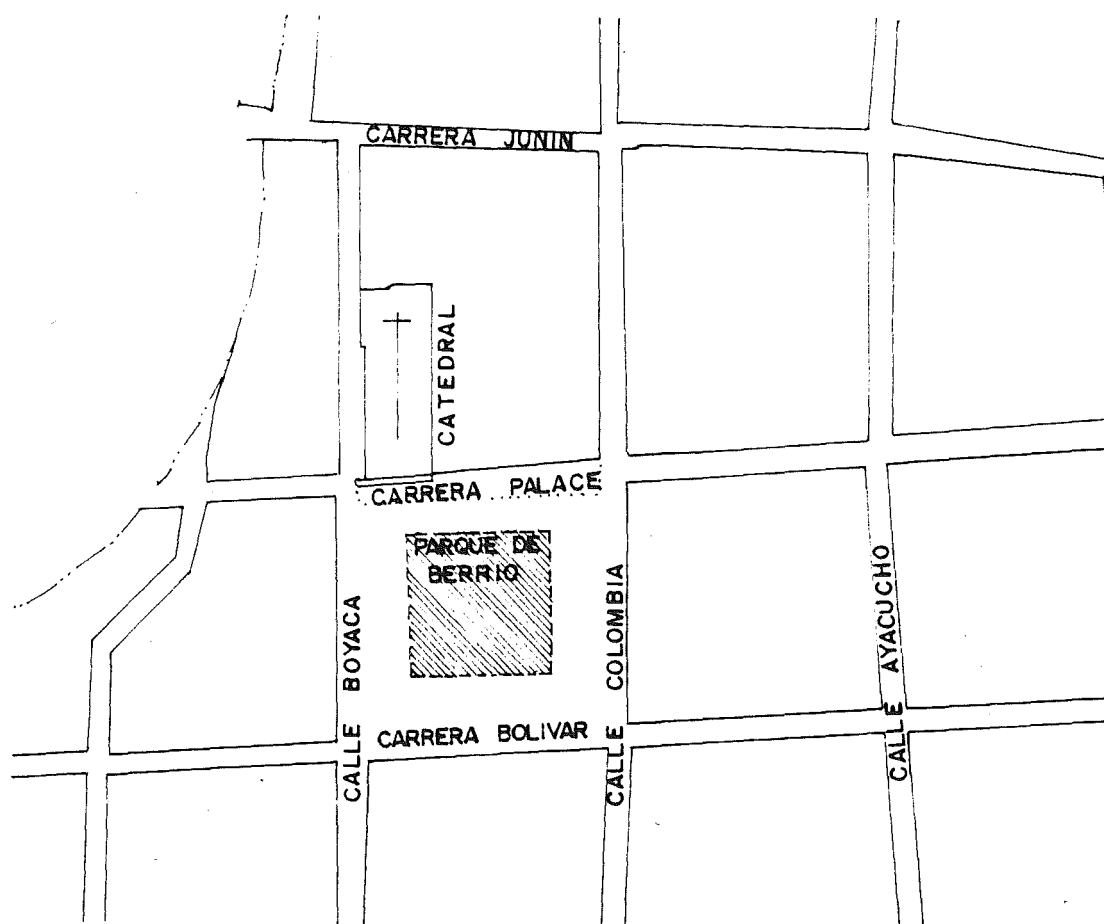
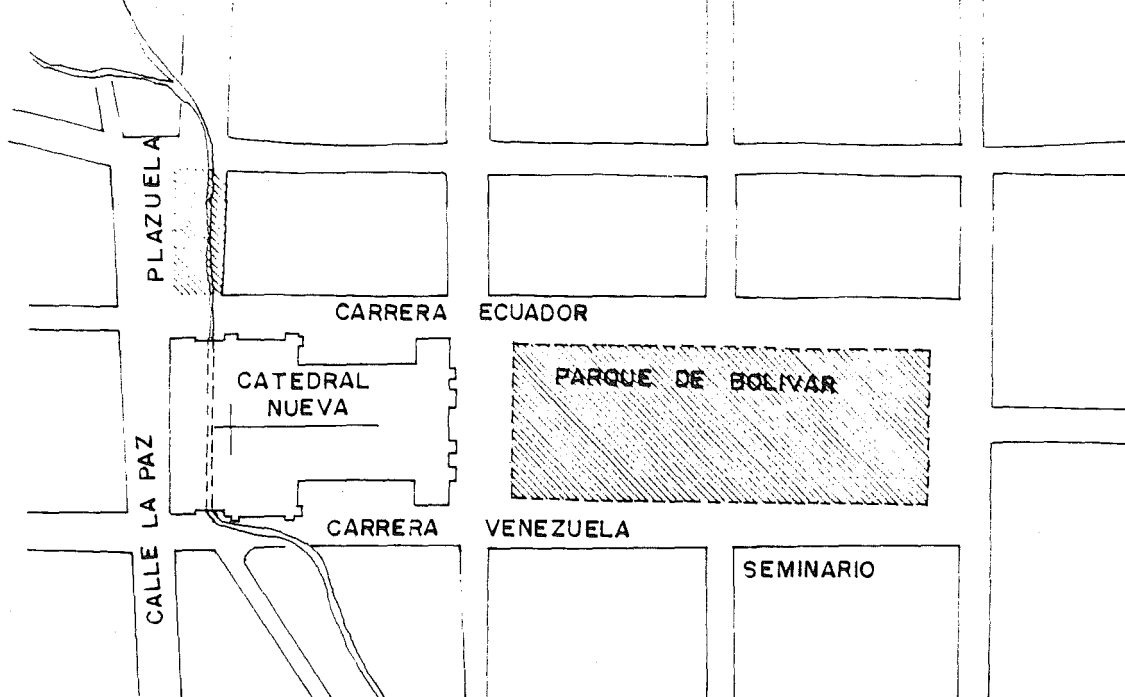
Plan de Medellín Futuro. Proyecto del ingeniero Jorge Rodríguez Morales. Escala: 1:100,000. Bogotá, 1940. 100 p.

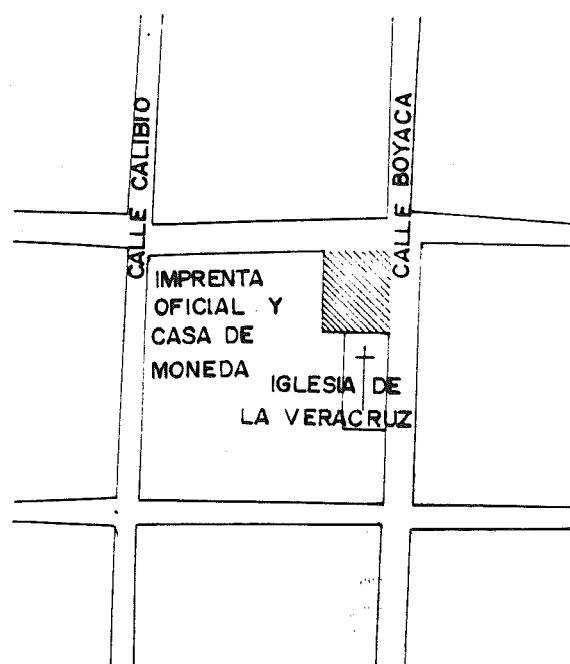
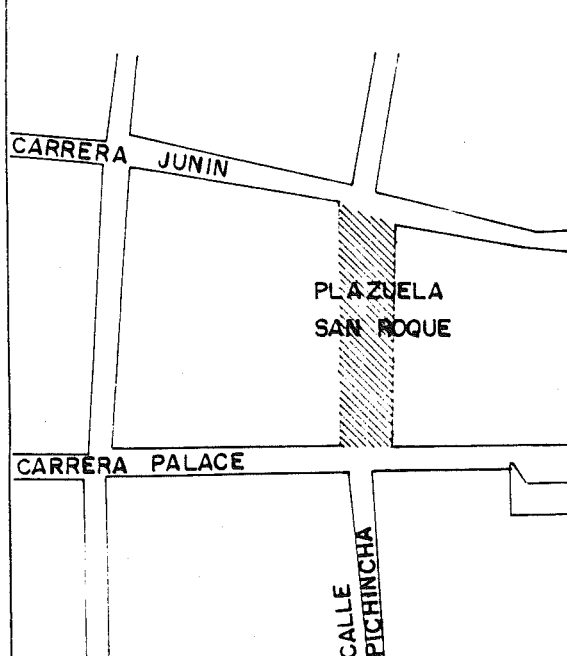
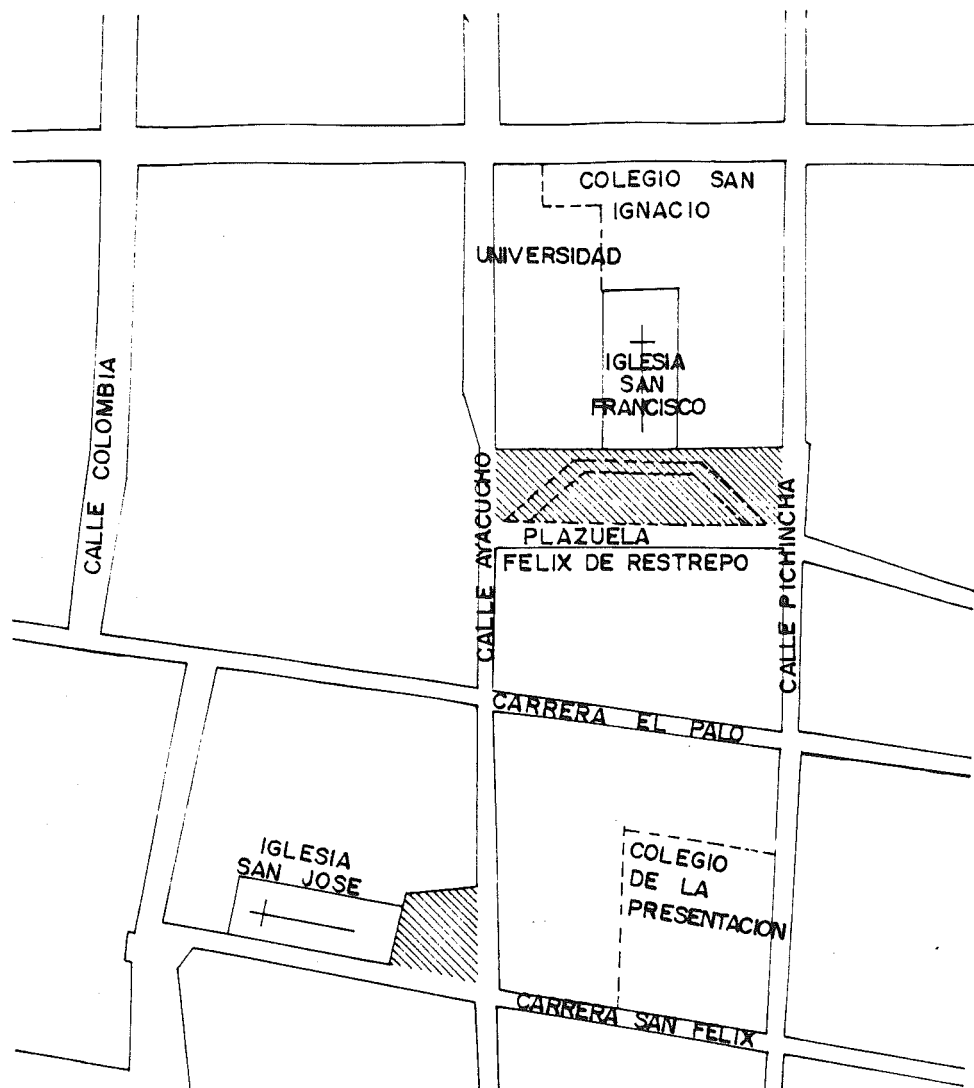
Comisión de Planeación
Ciudad de Medellín

MEDELLÍN FUTURO

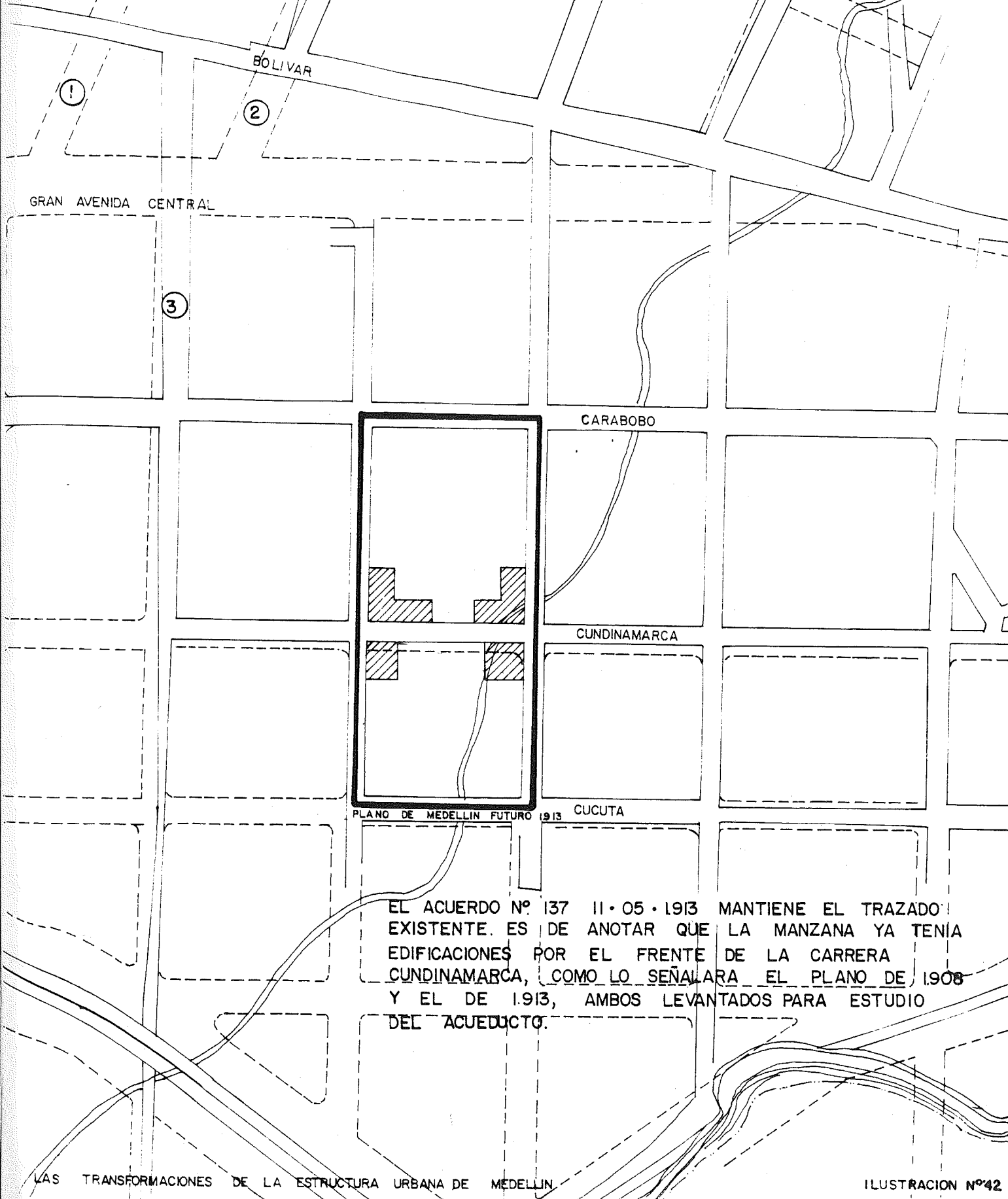
ELEMENTOS SINGULARES DE LA PROPUESTA DEL TRAZADO URBANO

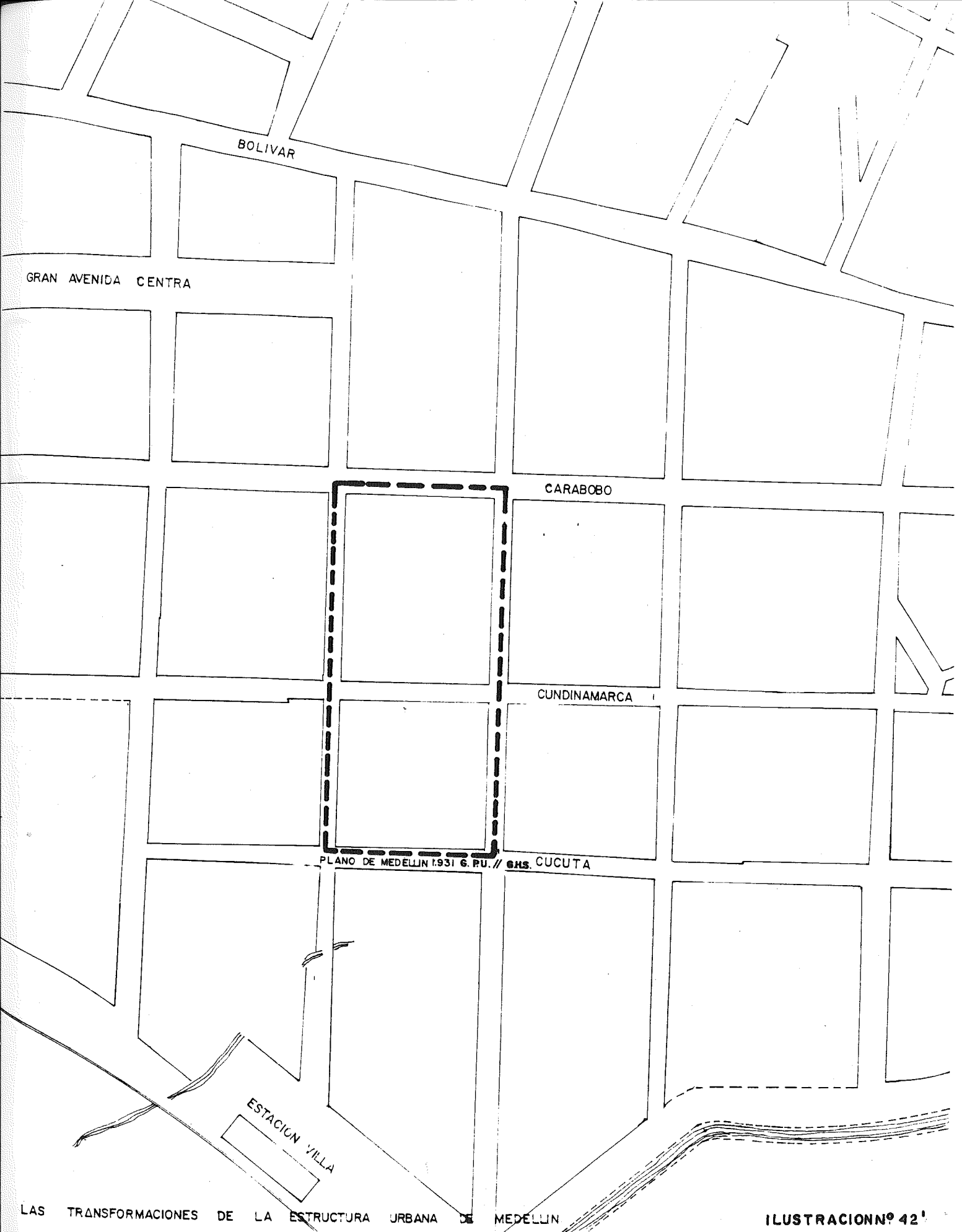






EL ACUERDO N° 102 DEL 03.09.1915 RECONSIDERA EL TRAZADO DE LAS MANZANAS DONDE SE EMPATABA LA GRAN AVENIDA CENTRAL CON BOLIVAR. SE SUPRIMEN ASI LAS CALLES DEMARCADAS CON LOS NUMEROS ① Y ② Y SE CONTINUA LA ③. SE DEBE TENER EN CUENTA QUE ESTAS MANZANAS ESTABAN PARCIALMENTE OCUPADAS.





BOLIVAR

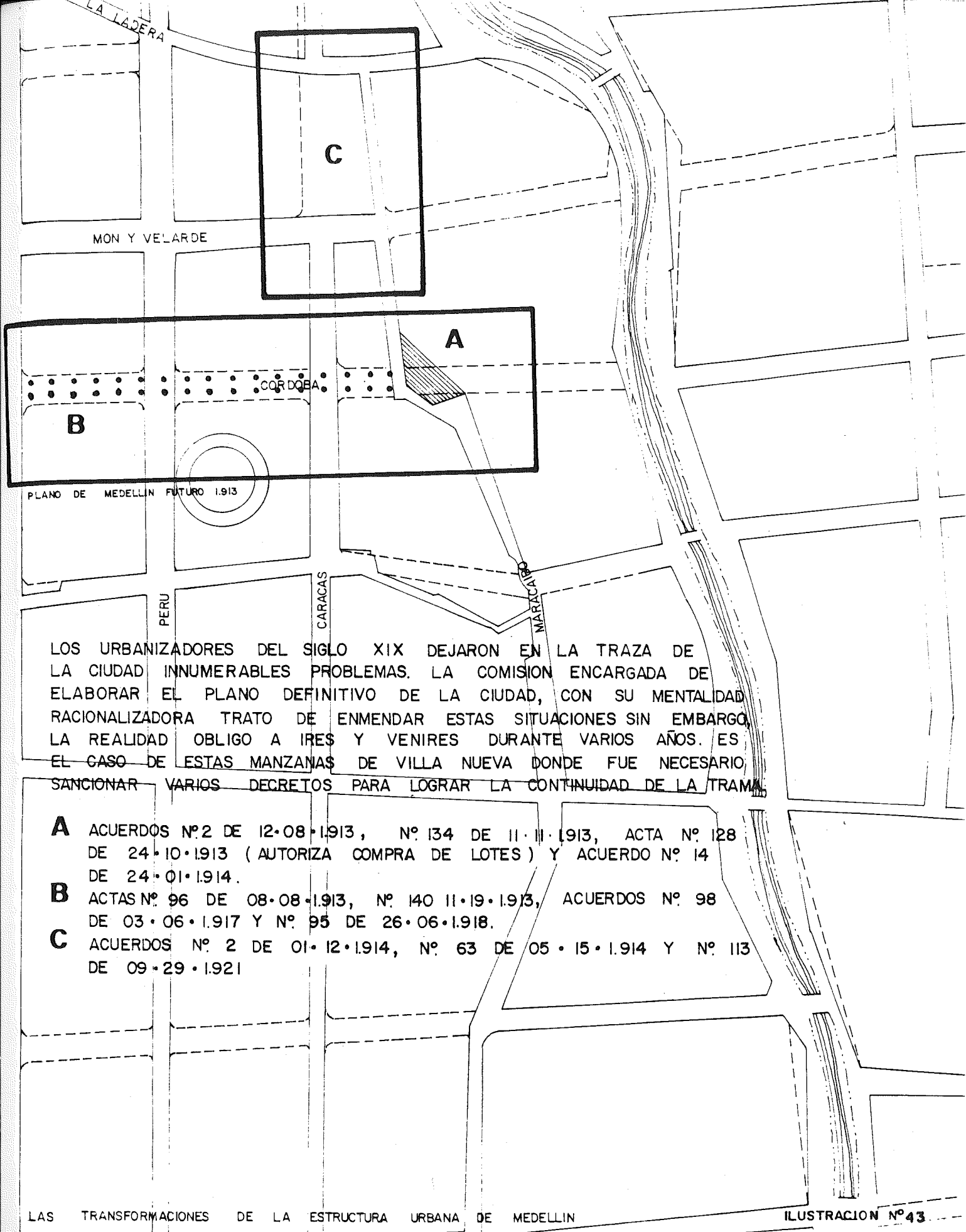
GRAN AVENIDA CENTRA

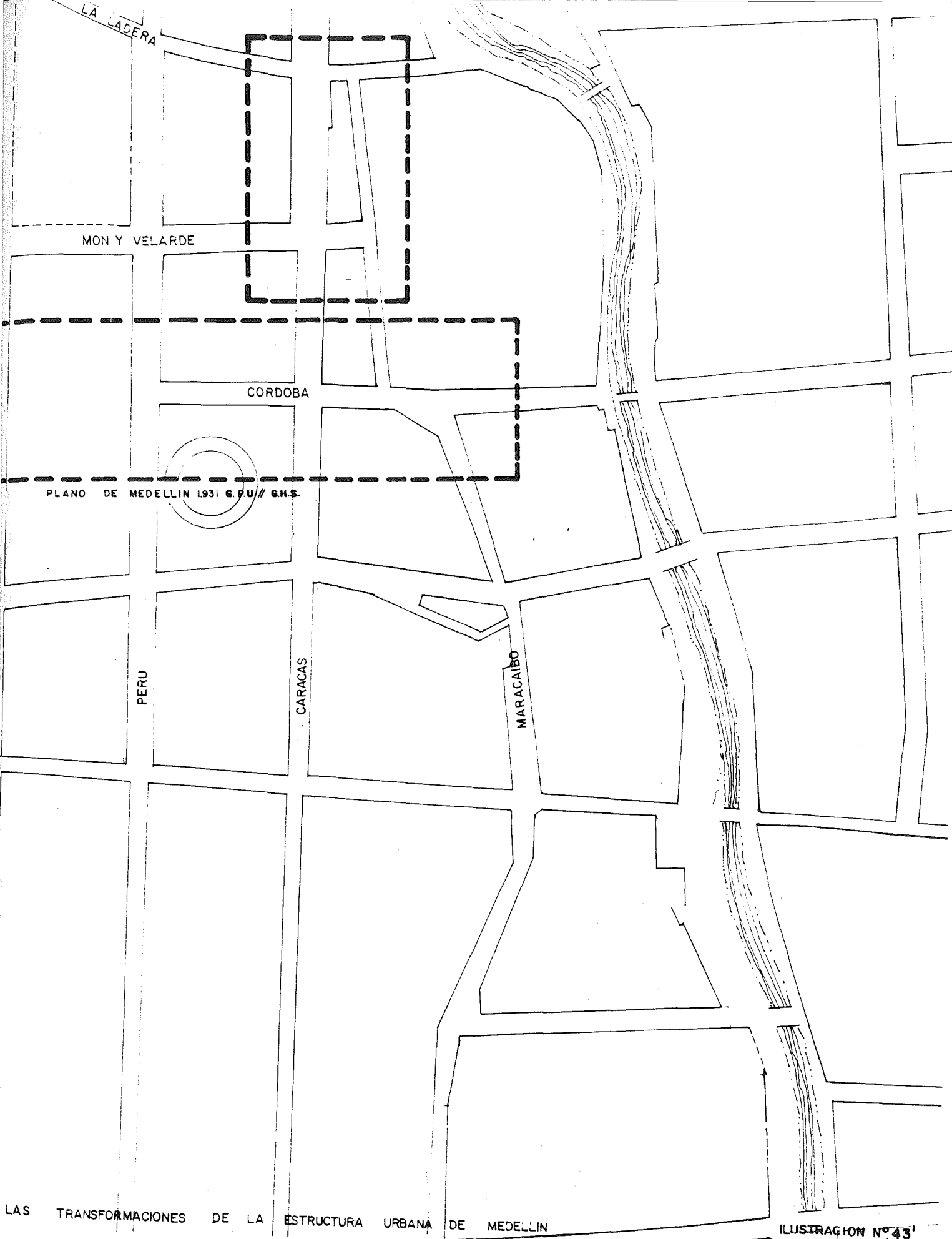
CARABOBO

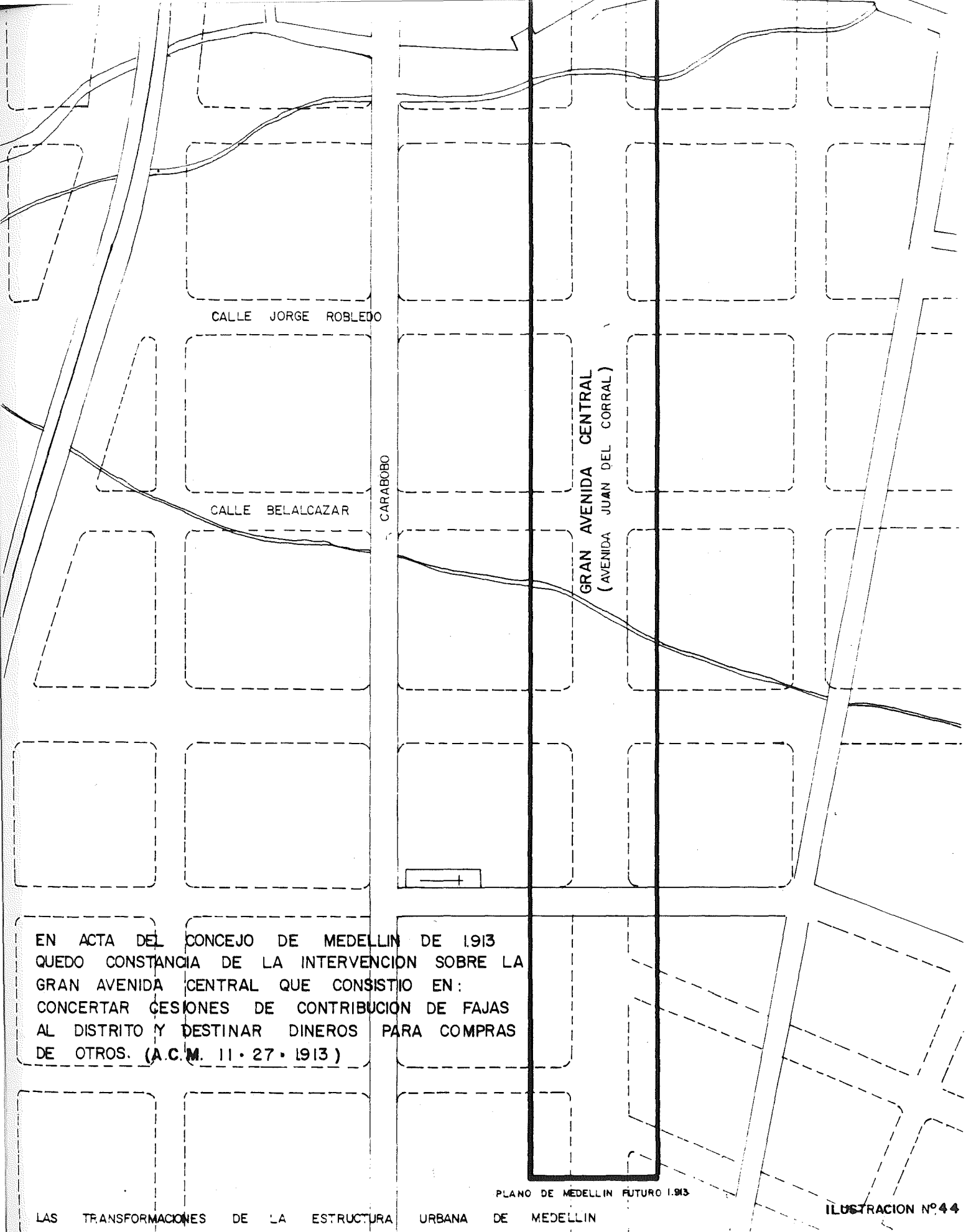
CUNDINAMARCA

PLANO DE MEDELLIN 1931 G. PU. // GHS. CUCUTA

ESTACION VILLA





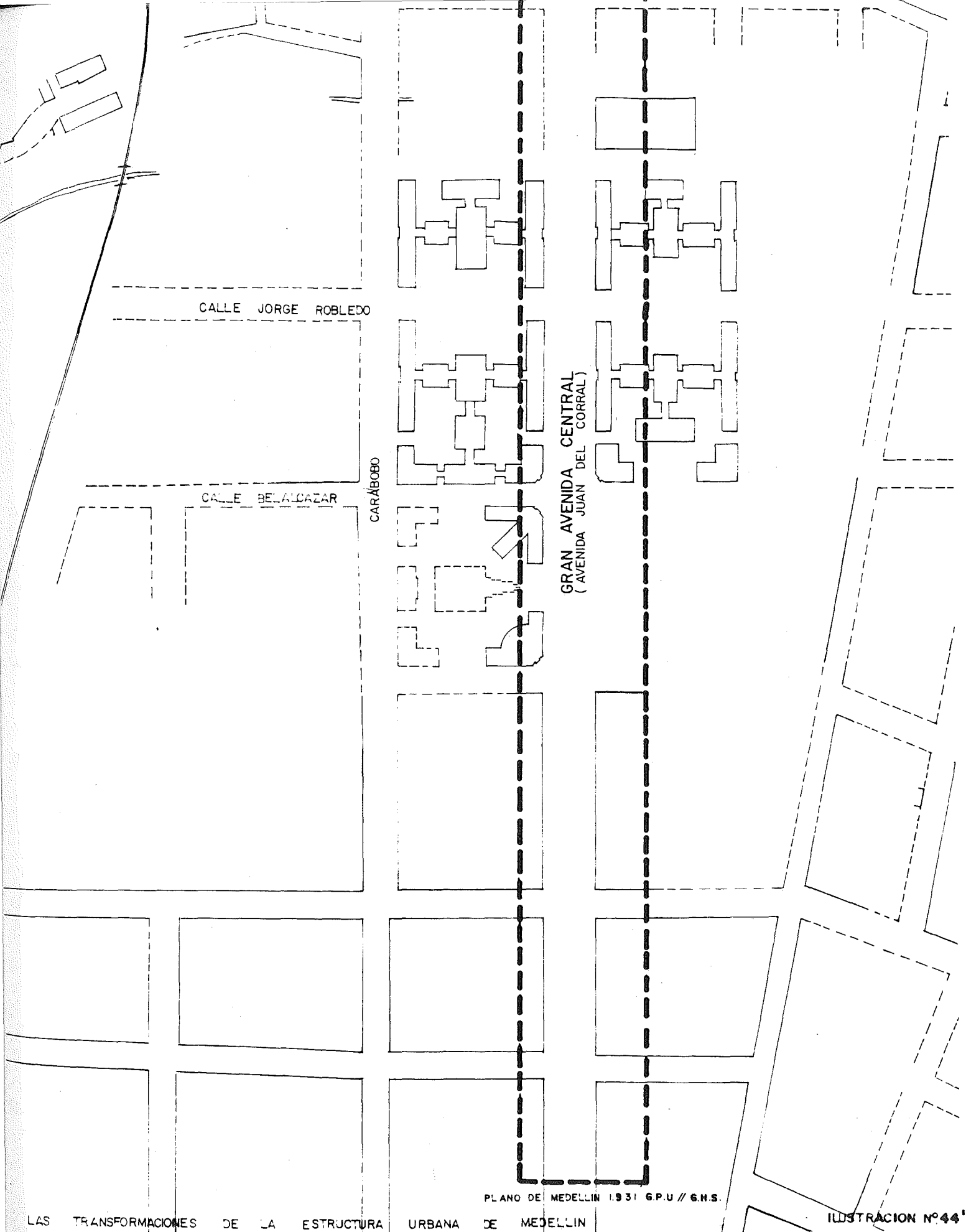


EN ACTA DEL CONCEJO DE MEDELLIN DE 1913
QUEDO CONSTANCIA DE LA INTERVENCION SOBRE LA
GRAN AVENIDA CENTRAL QUE CONSISTIO EN:
CONCERTAR CESIONES DE CONTRIBUCION DE FAJAS
AL DISTRITO Y DESTINAR DINEROS PARA COMPRAS
DE OTROS. (A.C.M. 11.27.1913)

PLAN DE MEDELLIN FUTURO 1.913

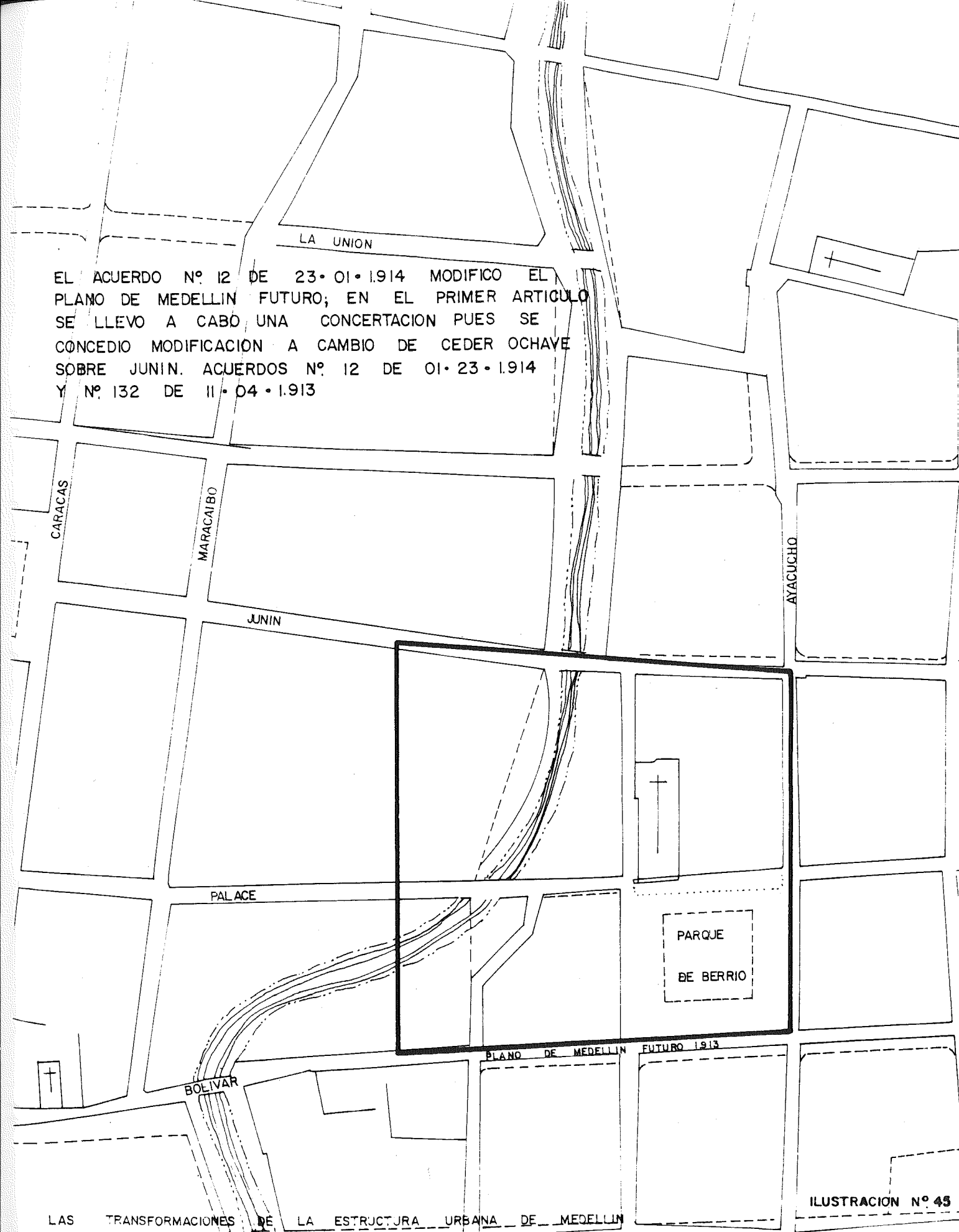
LAS TRANSFORMACIONES DE LA ESTRUCTURA URBANA DE MEDELLIN

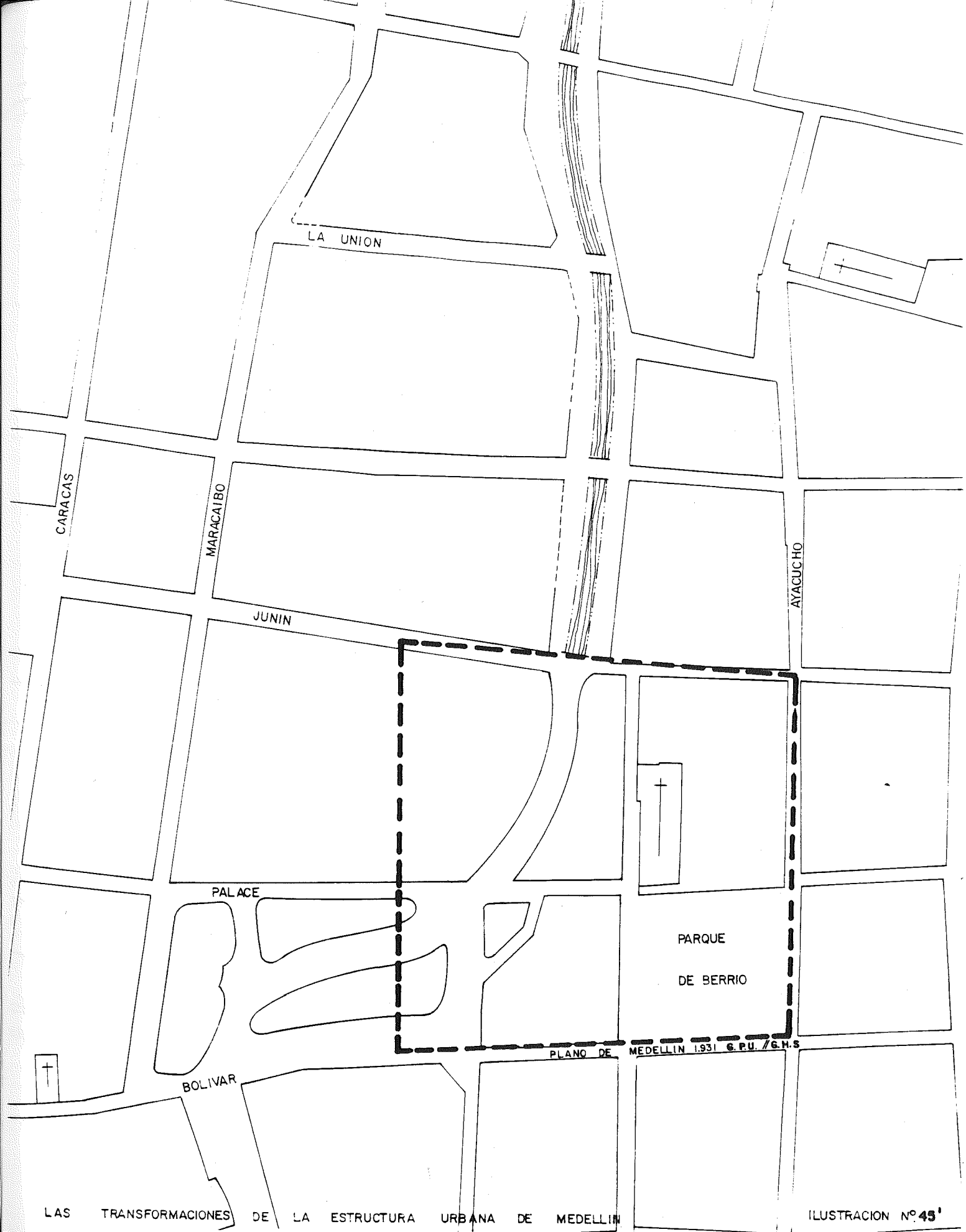
ILUSTRACION N° 44



PLANO DE MEDELLIN 1.931 G.P.U // G.H.S.

EL ACUERDO N° 12 DE 23.01.1914 MODIFICO EL PLANO DE MEDELLIN FUTURO; EN EL PRIMER ARTICULO SE LLEVO A CABO UNA CONCERTACION PUES SE CONCEDIO MODIFICACION A CAMBIO DE CEDER OCHAVE SOBRE JUNIN. ACUERDOS N° 12 DE 01.23.1914 Y N° 132 DE 11.04.1913





EL CAMBIO QUE PROPICIABA LA ELITE REQUERIA ESPACIOS PARA LAS NUEVAS FORMAS DE RECREACION. LOS PROYECTISTAS DEL PLAN INCLUYERON EN EL PLANO ESTOS ESPACIOS. EL DISTRITO CON INVERSIONES PRIORITARIAS COMO LA RECTIFICACION DEL RIO, EL ACUEDUCTO E.T.C. NO PUDO ASUMIR LA COMPRA DE TIERRAS PARA LAS INSTALACIONES DEL HIPODROMO. EL ACUERDO N° 21 DE 02.19.1914 SE ENCARGO DE SUPRIMIR EL PROYECTO.

CAR. SALAMINA

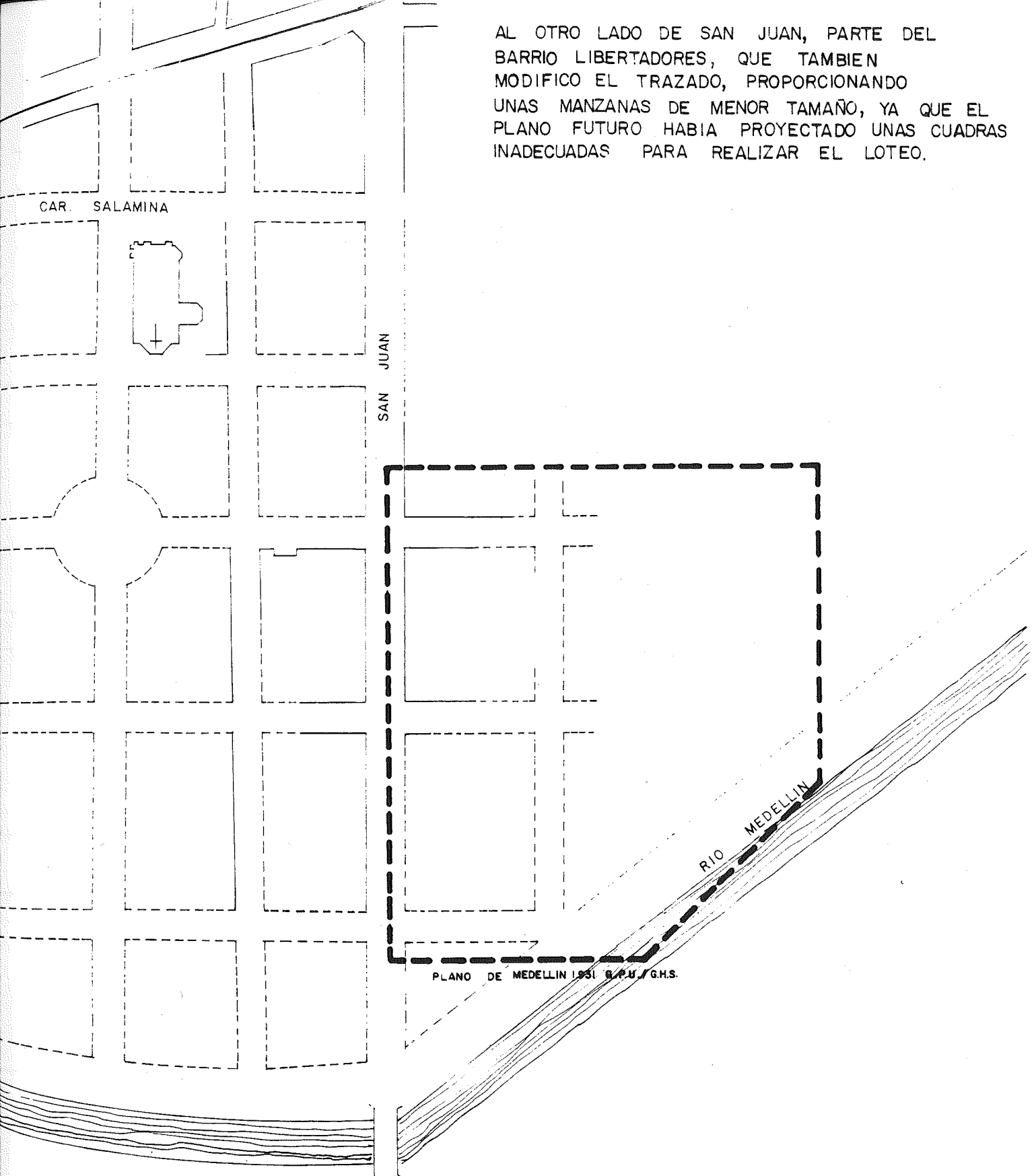
SAN JUAN

HIPODROMO

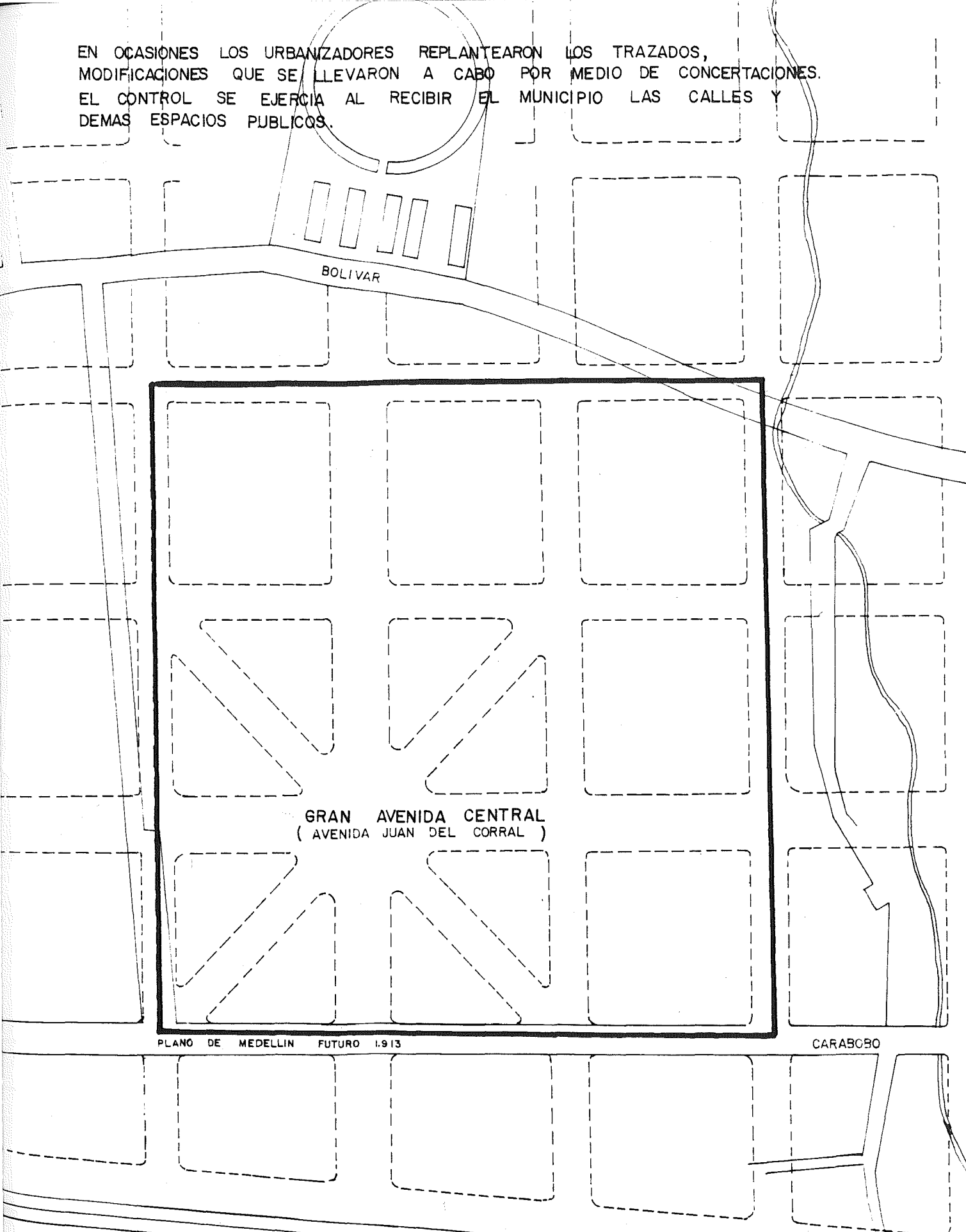
RIO MEDELLIN

PLANO DE MEDELLIN FUTURO 1913

AL OTRO LADO DE SAN JUAN, PARTE DEL
BARRIO LIBERTADORES, QUE TAMBIEN
MODIFICO EL TRAZADO, PROPORCIONANDO
UNAS MANZANAS DE MENOR TAMAÑO, YA QUE EL
PLANO FUTURO HABIA PROYECTADO UNAS CUADRAS
INADECUADAS PARA REALIZAR EL LOTEEO.



EN OCASIONES LOS URBANIZADORES REPLANTEARON LOS TRAZADOS,
MODIFICACIONES QUE SE LLEVARON A CABO POR MEDIO DE CONCERTACIONES.
EL CONTROL SE EJERCIÓ AL RECIBIR EL MUNICIPIO LAS CALLES Y
DEMÁS ESPACIOS PÚBLICOS.



PLANO DE MEDELLIN FUTURO 1913

CARABOBO

CEMENTERIO
SAN PEDRO

BOLIVAR

DELICIAS

TRIANA

MACARENA

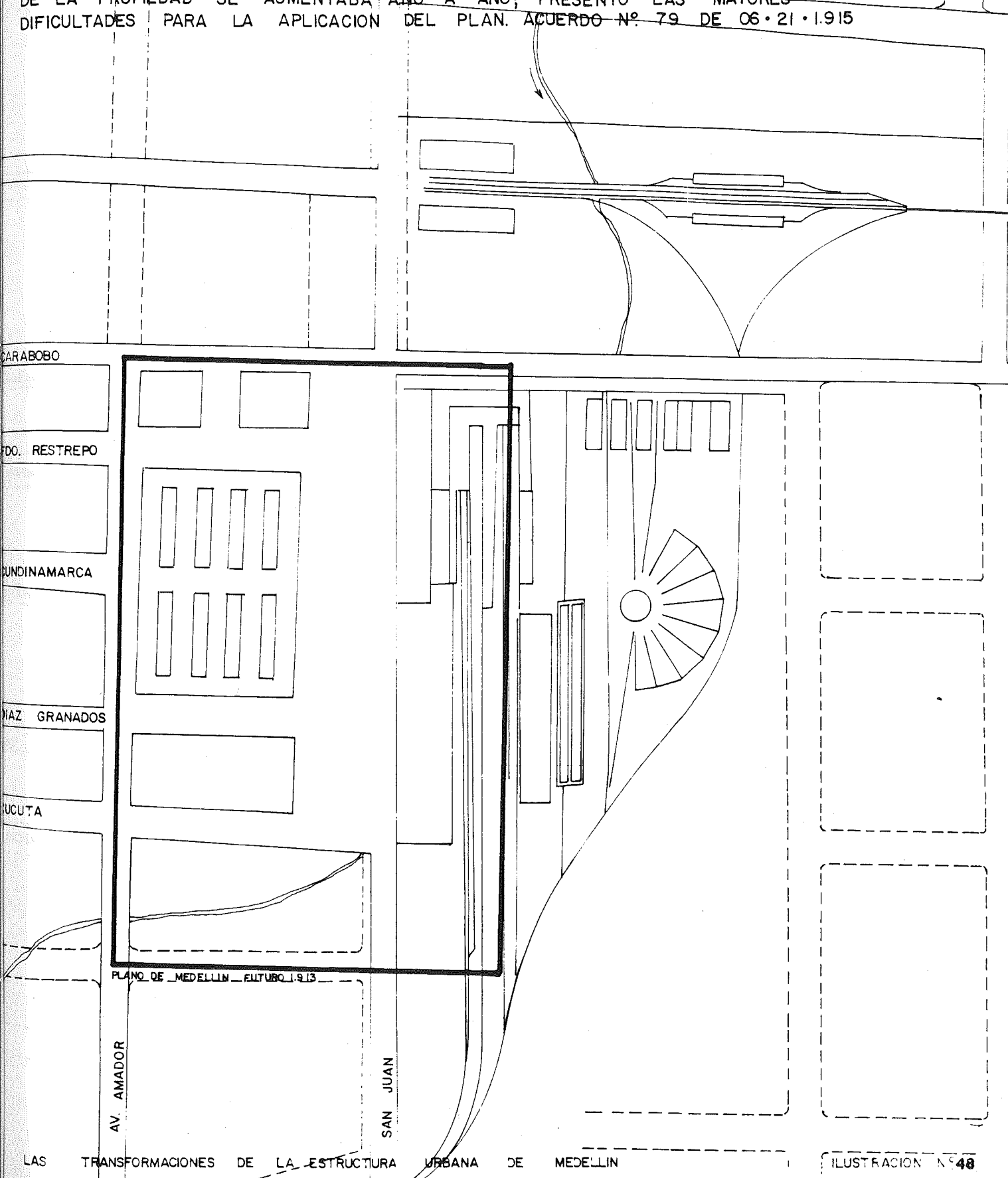
ALCAZAR

GRAN AVENIDA CENTRAL
(AVENIDA JUAN DEL CORRAL)

PLANO DE MEDELLIN 1931 G.P.U. // G.H.S.

CARABOBO

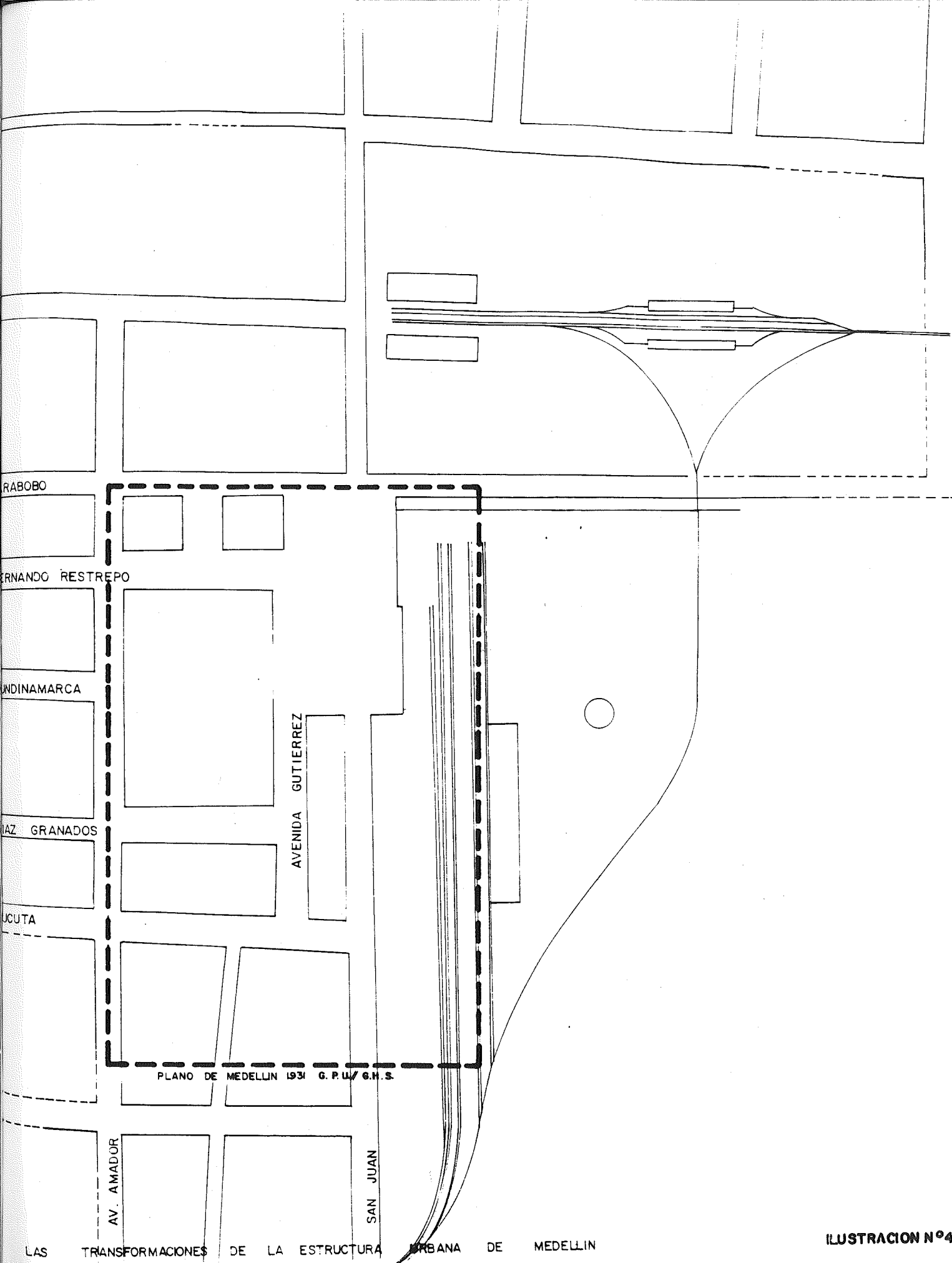
EL PLANO DE MEDELLIN FUTURO, COMO TODO PLAN, EN SU PROPUESTA INCLUYO ASPIRACIONES DE DIFICIL APLICACION. LA DUALIDAD DE LO REAL Y LO IMAGINADO SE PRESENTA EN LA PLAZA A ENSANCHAR EN FRENTE DE LA ESTACION DEL FERROCARRIL. EL AREA CENTRAL DONDE EL VALOR DE LA PROPIEDAD SE AUMENTABA AÑO A AÑO, PRESENTO LAS MAYORES DIFICULTADES PARA LA APLICACION DEL PLAN. ACUERDO N° 79 DE 06.21.1915



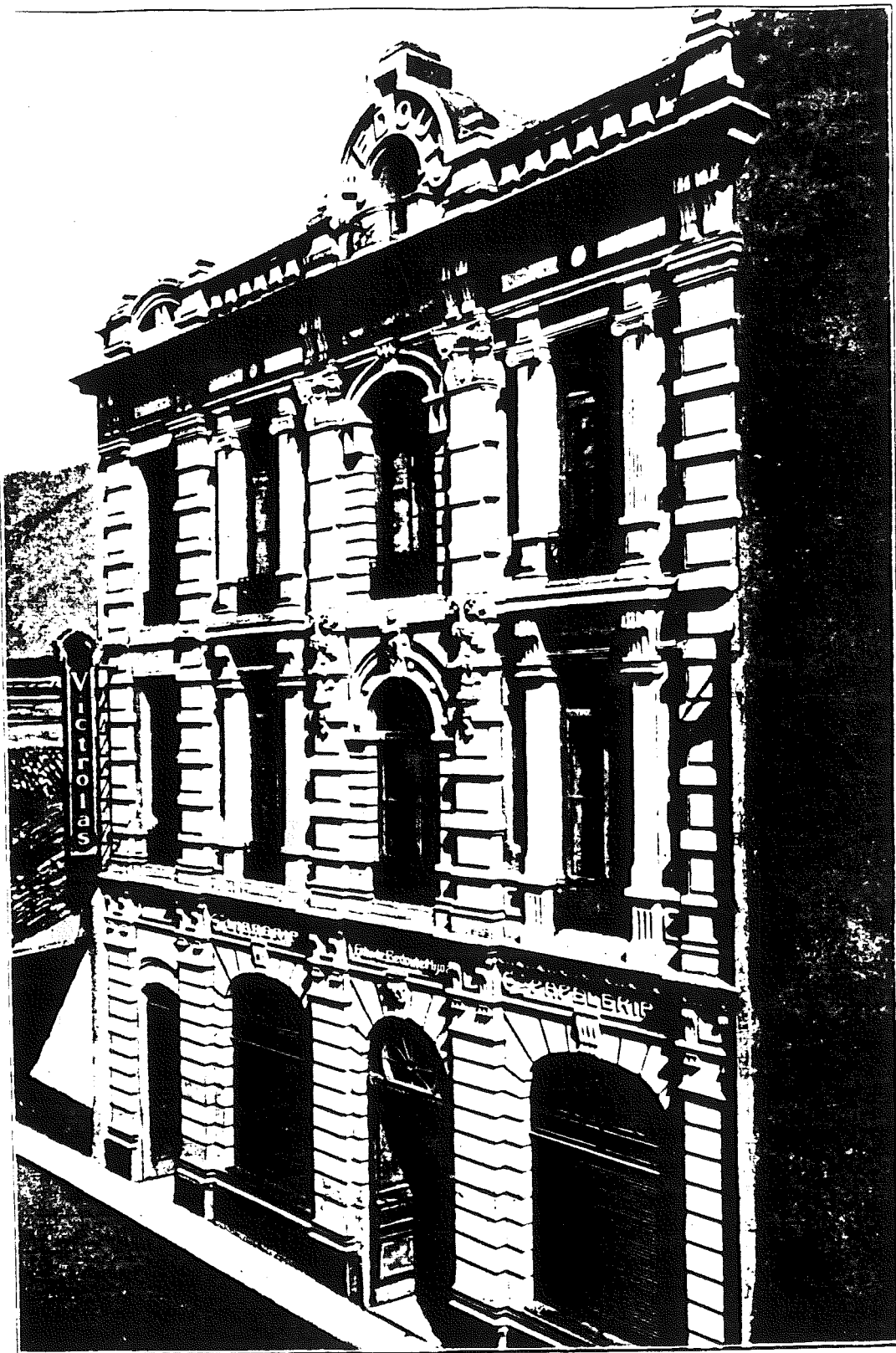
PLANO DE MEDELLIN FUTURO 1913

AV. AMADOR

SAN JUAN



Concurso de Fachadas		
Obra	Localización	Arquitecto
1917		
	Calle Boyacá	H. M. Rodríguez
	Parque Berrio (C.N.)	Enrique Olarte
	Parque Berrio (C.N.)	Enrique Olarte
Edificio Angel		
Casa de Doña Pastora Angel Viuda de Villegas		Enrique Olarte
Casa de Don Alejandro Echavarría		
Casa de Don Ricardo Olano		Enrique Olarte
Casa de Don Francisco L. Navarro		Enrique Olarte
1918		
"El Polo"	Colombia-Carabobo	Enrique Olarte
Casa de Don Camilo C. Restrepo	Maracaibo-Junin	Enrique Olarte
Casa de Don Luis M. Toro	Plazuela San José	
Casa de Don Carlos Vasquez	Colombia-Girardot	Enrique Olarte
Casa de Doña Clementina Restrepo	Calle Caracas	Enrique Olarte
Casa de Don Antonio Alvarez	Calle Maracaibo	Enrique Olarte
1919		
Edificio Alejandro Echavarría	Parque de Berrio	Olarte Vélez & Cia.
Casa de Don H. Medina	Cuba y Chile	Tulio Medina
Casa de Don P. Jaramillo	Avenida Derecha	Horacio Rodríguez
Edificio de Gabriel Mejía B.	Carrera Junin	Félix Mejía & Cia.
Casa de Don Daniel Posada	Avenida Derecha	Horacio Rodríguez
Casa de Don Gabriel Posada	Avenida Izquierda	Olarte, Vélez & Cia.
Casa de Leonidas Moreno	Calle Maracaibo	
Casa de Antonio Hernández	Carrera El Palo	
Casa de Francisco Vélez	Carrera de Pascacio Uribe	



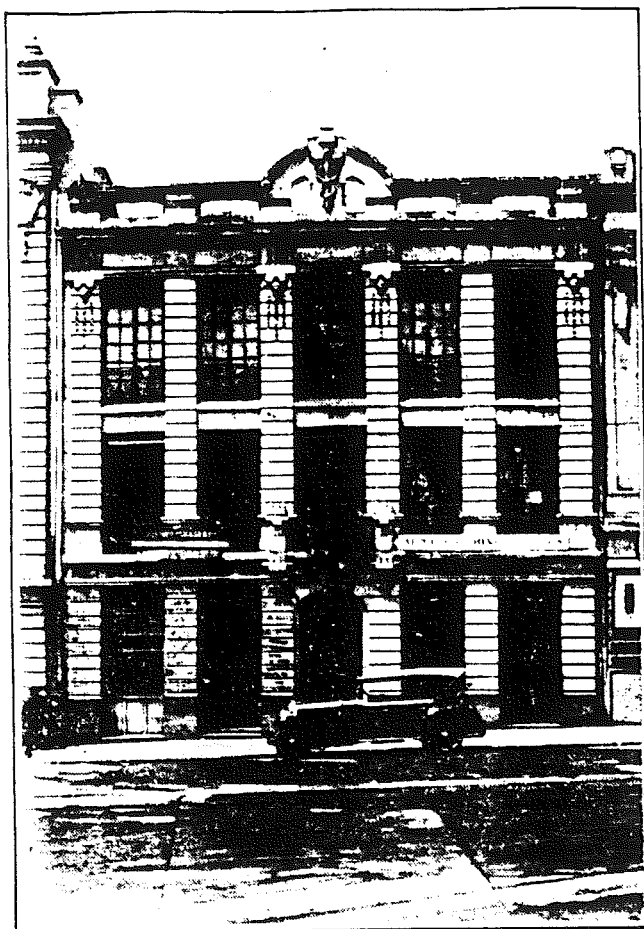
EDIFICIO BEDOUT

Asiento principal de los negocios de la firma Felix de Bedout & Hijos, una de las mas sólidas de este comercio. En los bajos está la Librería Bedout y la agencia de Grafófonos "Victor". Es obra del arquitecto medellinense señor Dionicio Lalinde.



CALLE DE BOYACÁ

Una de las vías mas centrales. Están á la vista los tubos de hierro empleados para la distribución de las aguas en la ciudad. Edificio Central. Edificio Hincapié. Edificio del Banco de Colombia.



EDIFICIO HERNANDEZ

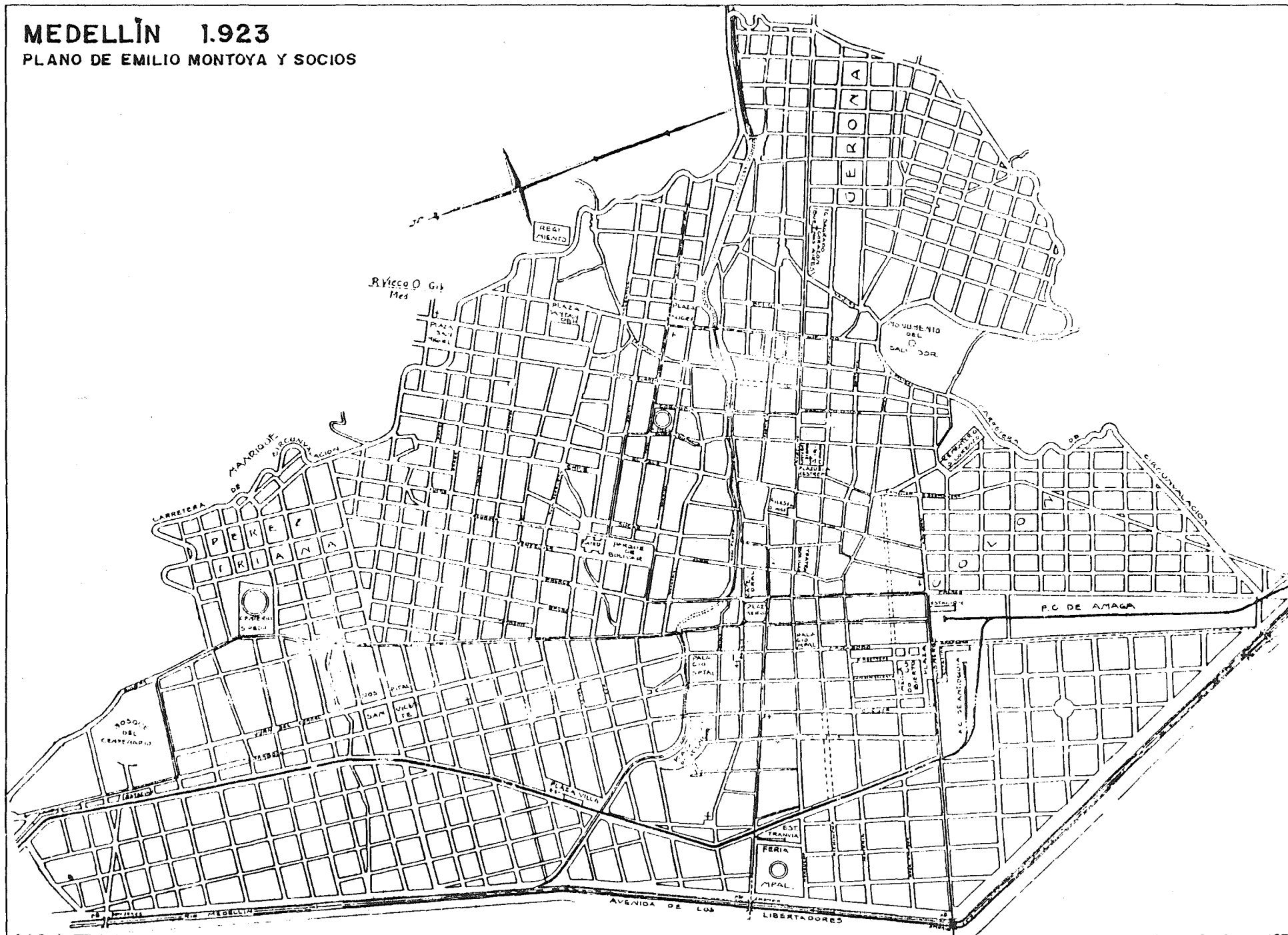
ILUSTRACION Nº 52

Composición de la Junta Asesora del Medellín Futuro

Año	Sociedad Mejoras Públicas	Concejo Medellín	Ing.eniero del Municipio
1913	Enrique Olarte Jorge Rodríguez *SMP ACTA No 342/ 1913	Balerio Tobón Jorge Tobón Su reemplazo temporal es Carlos Mejía *ACM ACTA No 62/ 16.05.1913	Mariano Roldán
1914	Enrique Olarte Alejandro Londoño *ACM ACTA DE 01.11.1913	Ricardo Olano Alejandro López *ACM ACTA DE 01.11.1913	Mariano Roldán
1915	Enrique Olarte Jorge Rodríguez *ACM ACTA No 96/ 18.11.1915	Ricardo Olano	Manuel Tiberio Yepes
1916	Enrique Olarte Ricardo Olano (una vez termina su periodo de concejal)	Ricardo Olano Horacio Rodríguez Alejandro Arango Jorge Rodríguez *ACM ACTAS e INFORMES 1916	Manuel Tiberio Yepes
1917	Ricardo Olano Enrique Olarte *SMP ACTA No 490/ 1917	Jorge Rodríguez Antonio M. Melguizo Ricardo Olano *ACM ACTA No 26 20.02.1917	Manuel Tiberio Yepes Antonio Villa (ayudante de Ingeniero)
1918	Restrepo O. Jorge Escobar *ACM ACTAS 1918	Antonio Melguizo Ricardo Olano (una vez posesionado como concejal)	Manuel Tiberio Yepes
1920		Antonio Melguizo Pedro Estrada G. Marco Arango Samuel Cock Luis Tobón Uribe	Se estudia nuevo perimetro de la ciudad con reformas para el plano MF
1921			Lucio Zuleta Nombrado en interinidad
1922		Antonio M. Melguizo Alejandro Londoño *ACM ACTAS 1922	Juan Enrique Angel
1923	José E. Mejía Jorge Escobar		Juan Enrique Angel

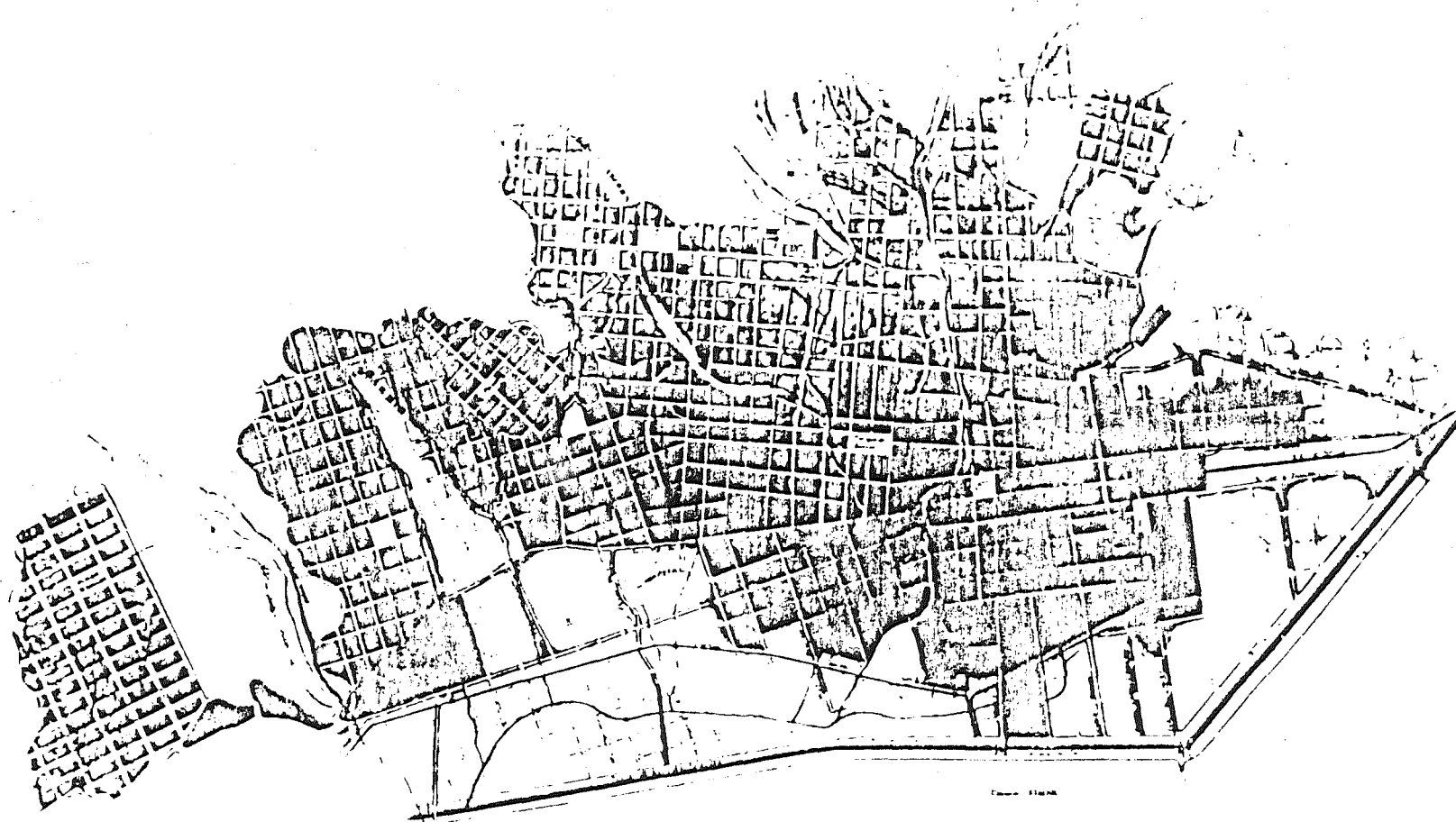
MEDELLÍN 1.923

PLANO DE EMILIO MONTOYA Y SOCIOS



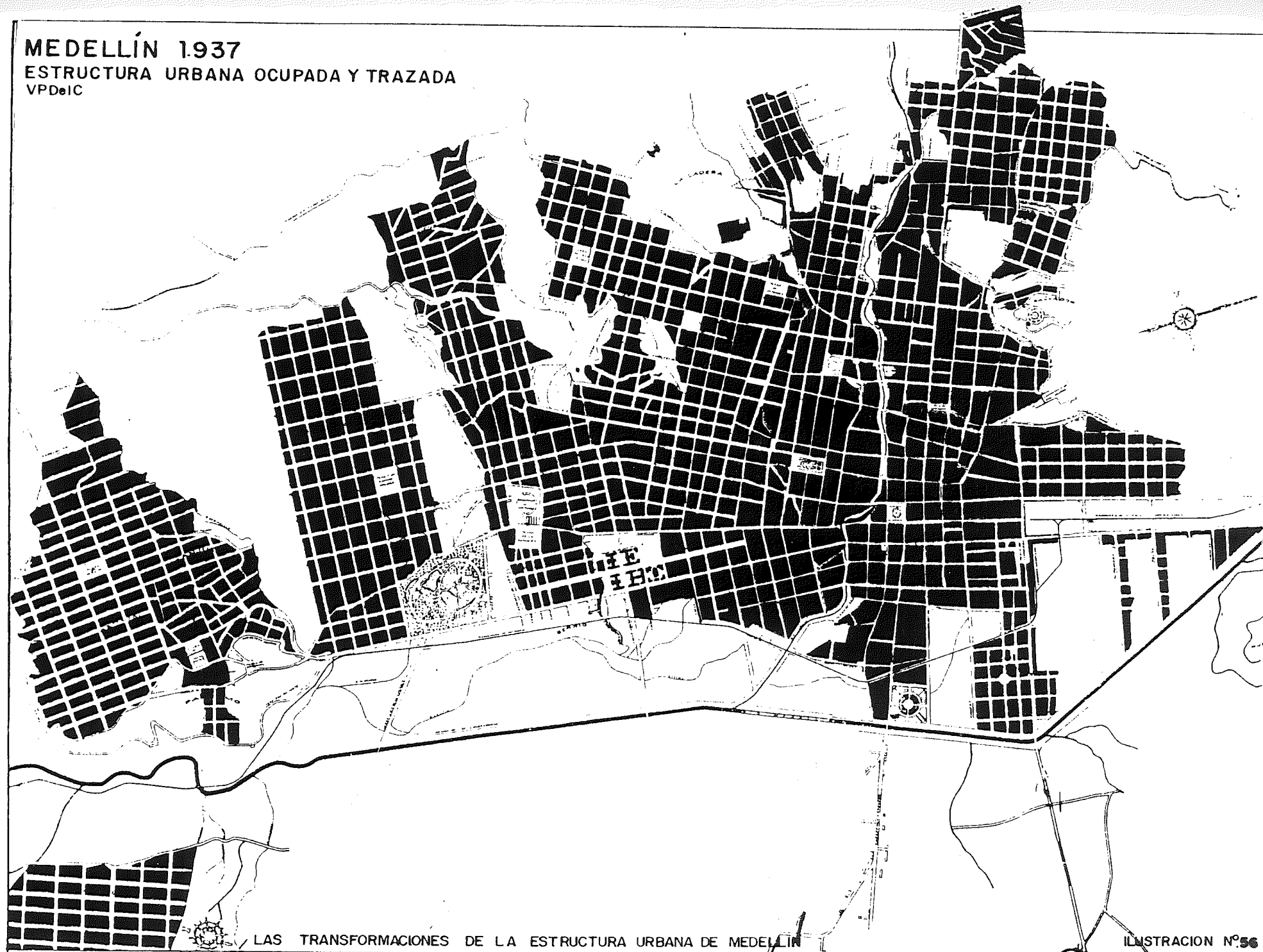
MEDELLÍN 1.923

ESTE PLANO FUE LEVANTADO POR LA CASA PEARSON DE LONDRES (1.908)
Y COMPLETADO DESPUES POR LOS INGENIEROS DEL DISTRITO



MEDELLÍN 1937

ESTRUCTURA URBANA OCUPADA Y TRAZADA
VPDeIC

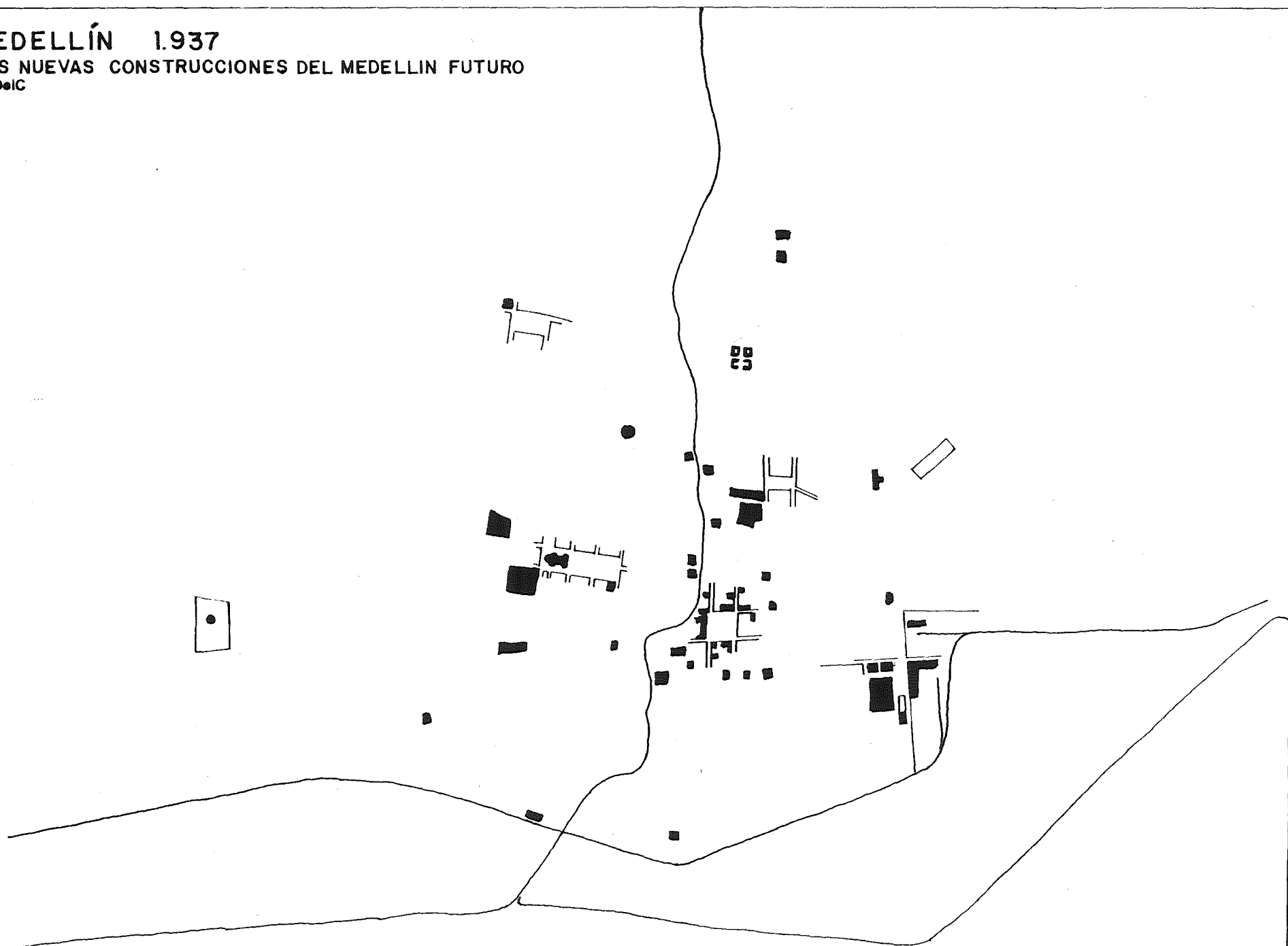


LAS TRANSFORMACIONES DE LA ESTRUCTURA URBANA DE MEDELLÍN

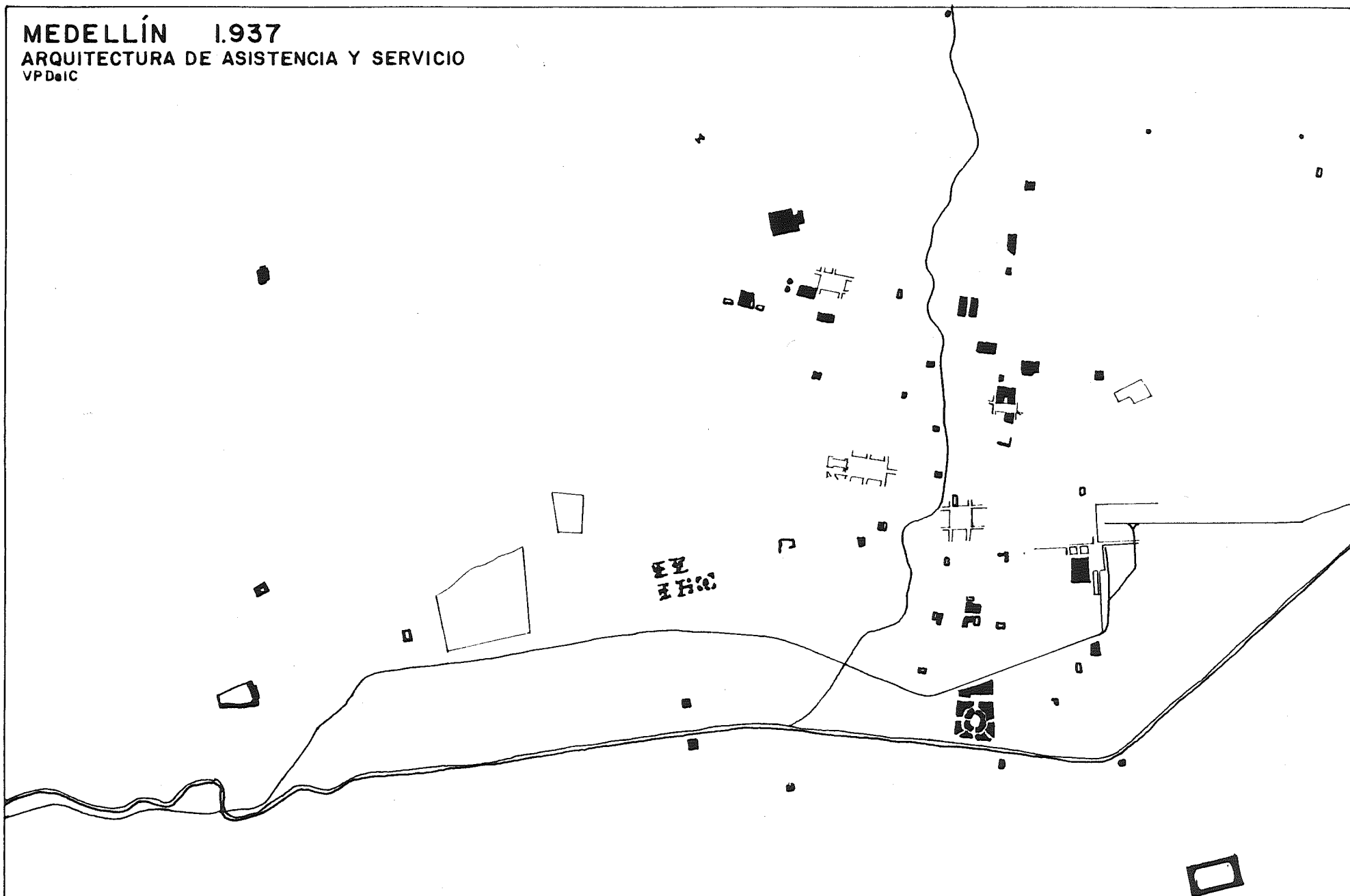
ILUSTRACION Nº 56

MEDELLÍN 1.937

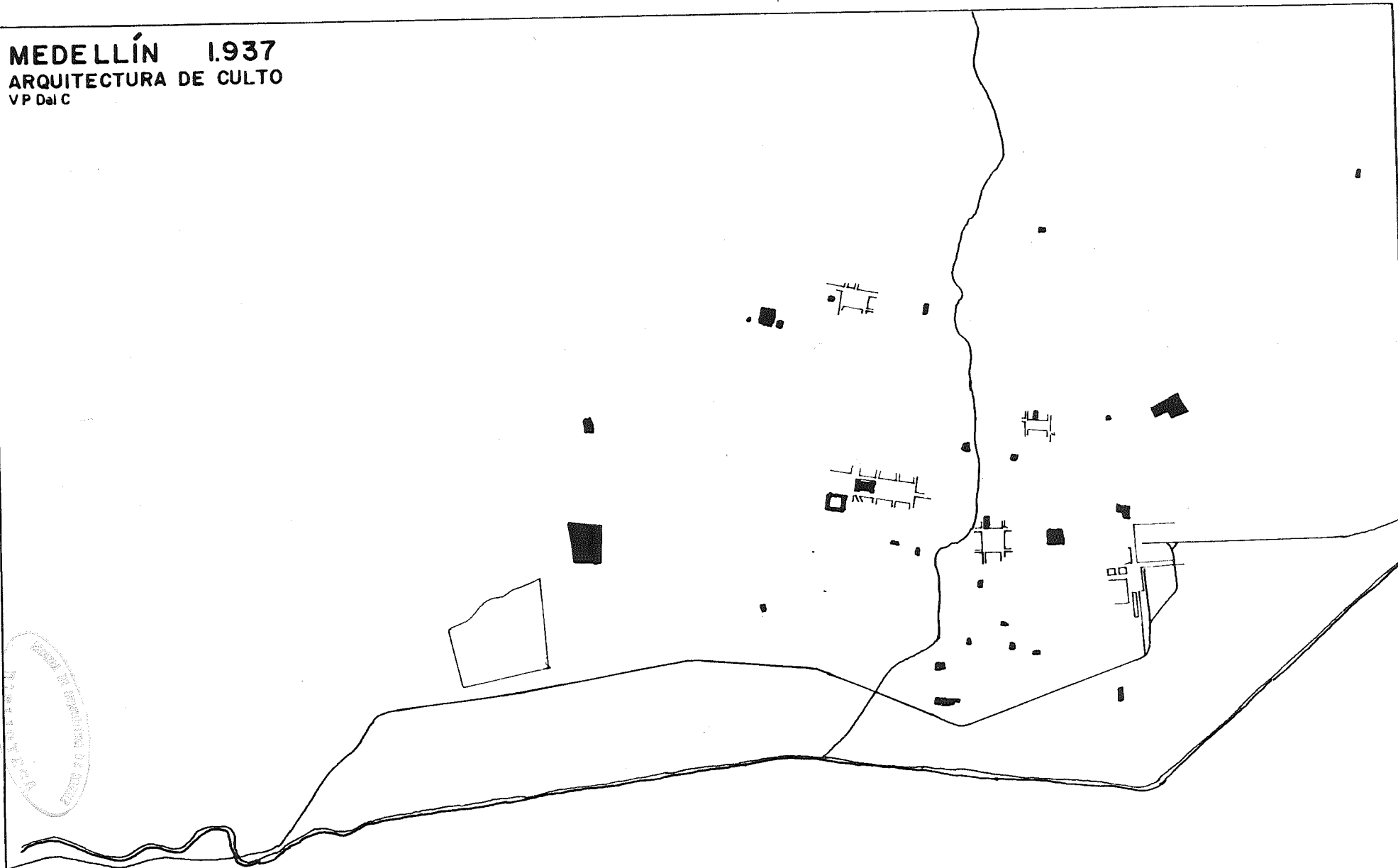
LAS NUEVAS CONSTRUCCIONES DEL MEDELLIN FUTURO
VPDeIC



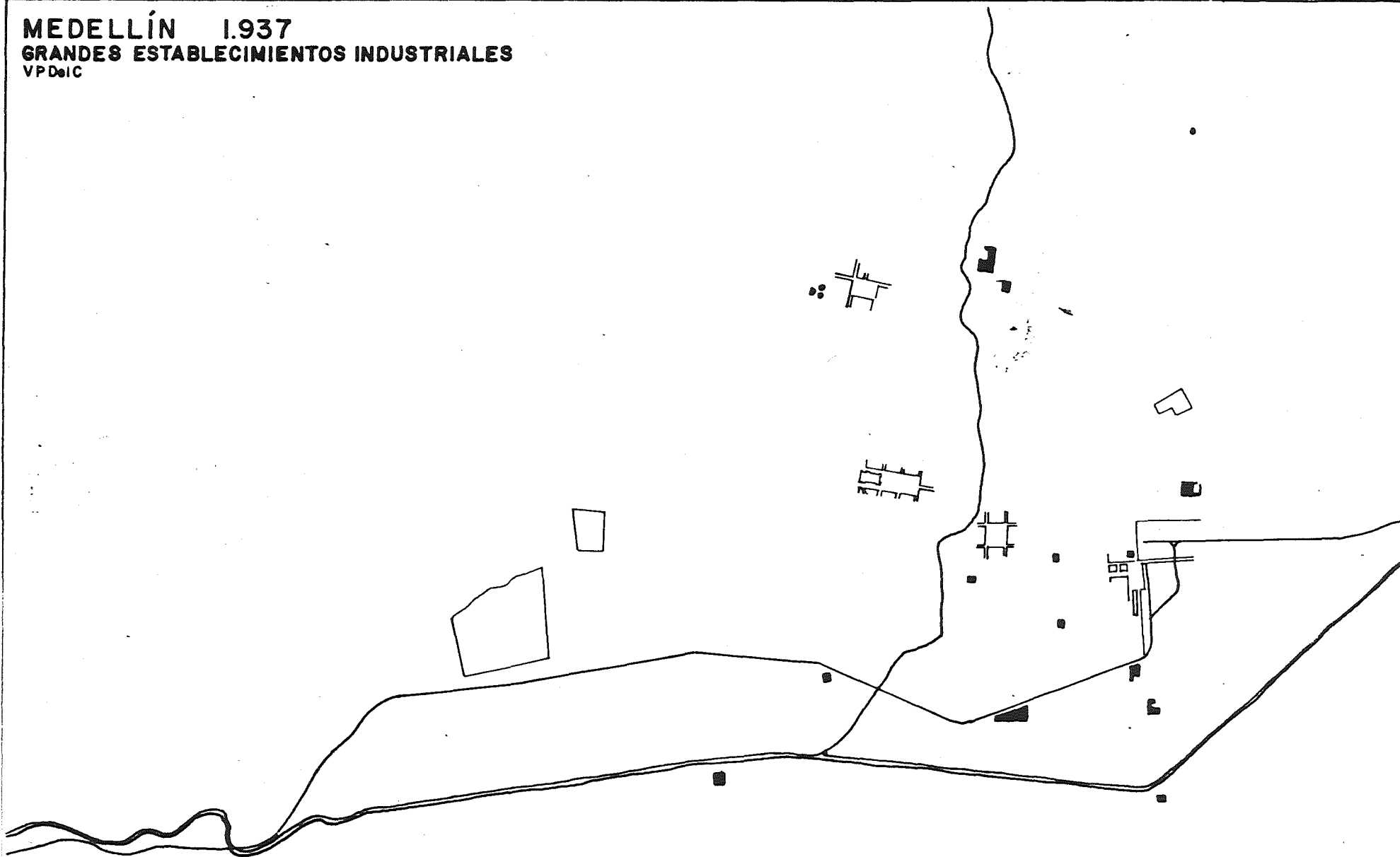
MEDELLÍN 1.937
ARQUITECTURA DE ASISTENCIA Y SERVICIO
VPDeIC



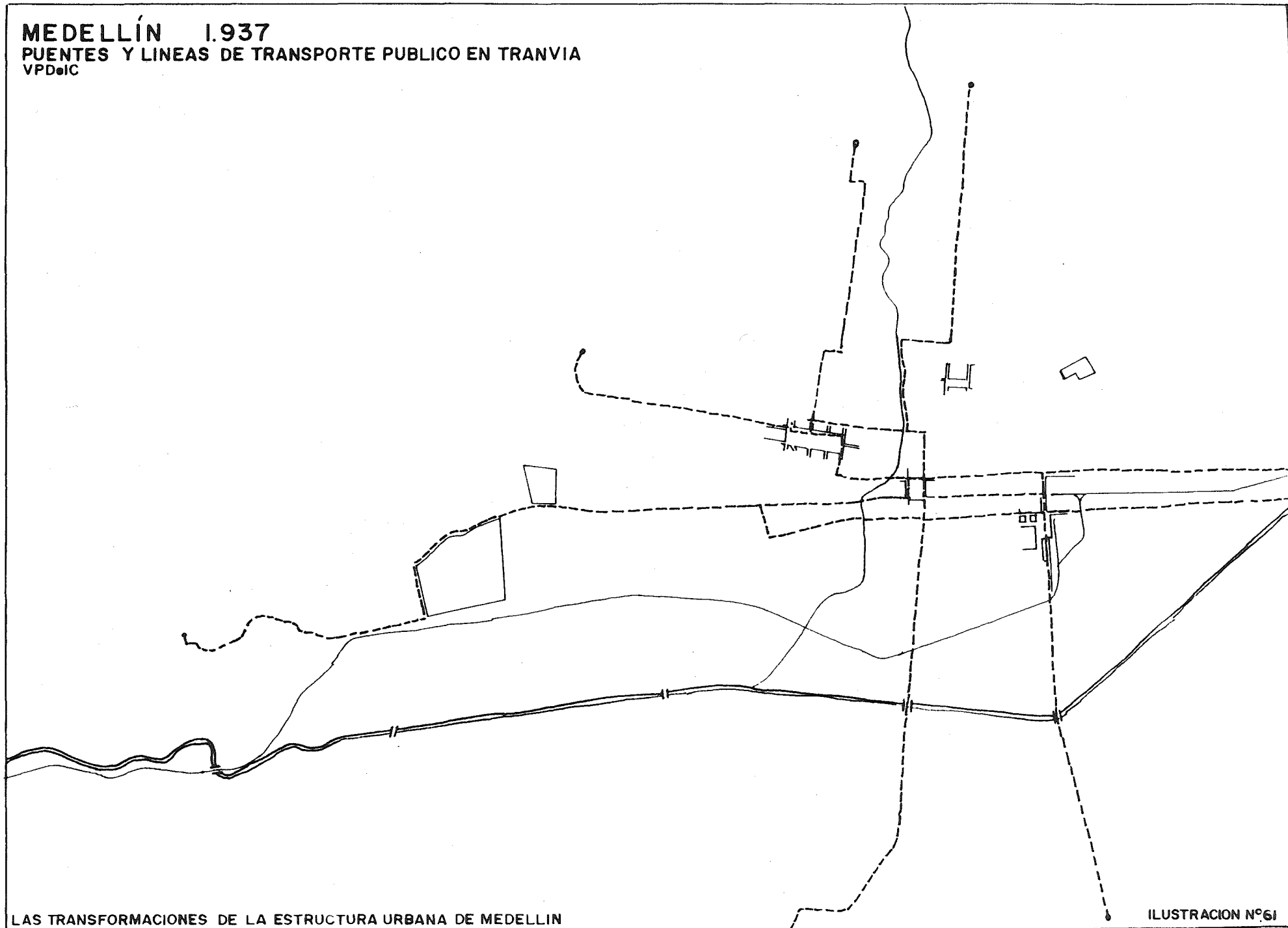
MEDELLÍN 1.937
ARQUITECTURA DE CULTO
VP Dal C



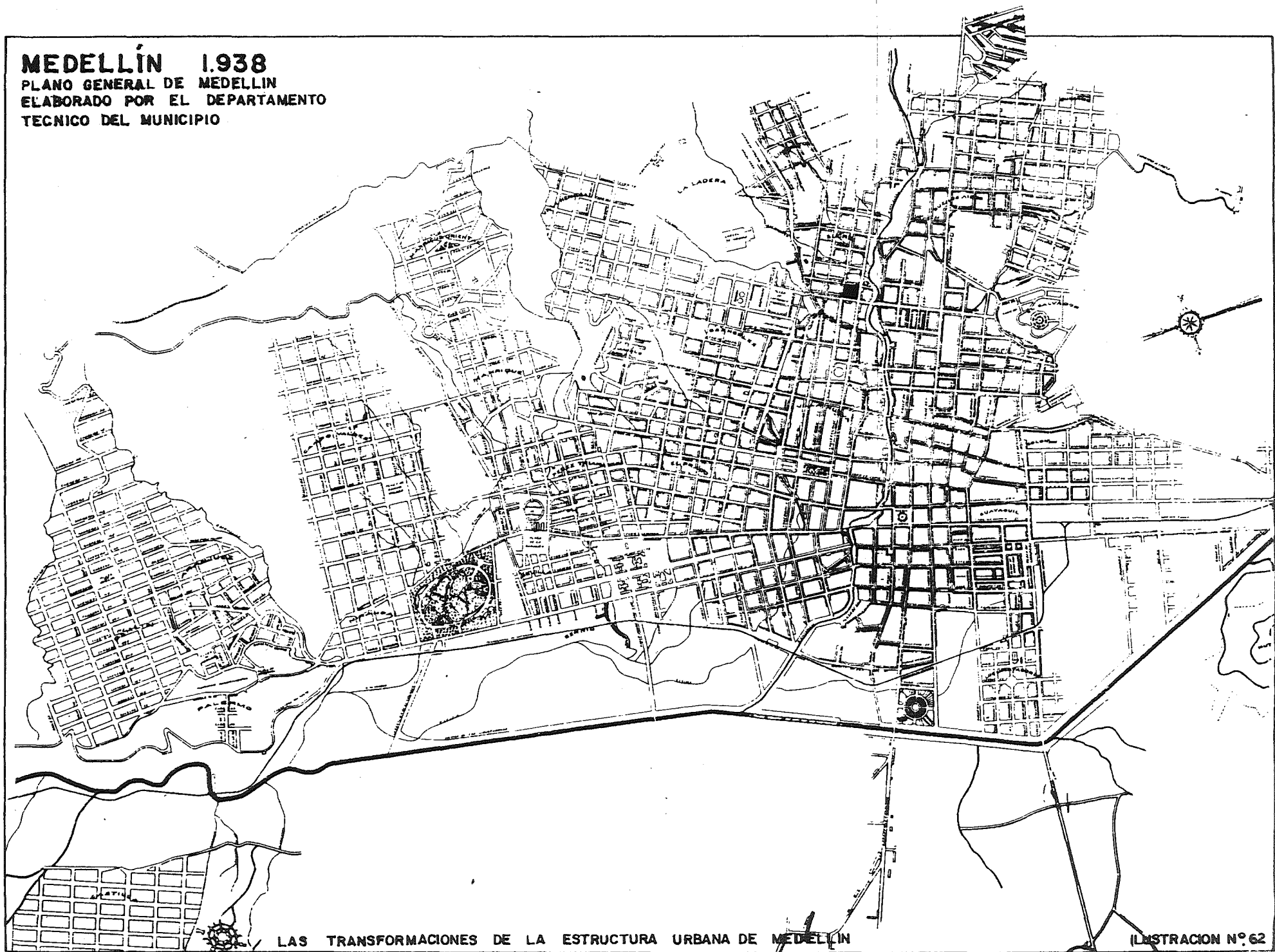
MEDELLÍN 1.937
GRANDES ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES
VPDeIC



MEDELLÍN 1.937
PUENTES Y LINEAS DE TRANSPORTE PUBLICO EN TRANVIA
VPDeIC



MEDELLÍN 1938
PLANO GENERAL DE MEDELLÍN
ELABORADO POR EL DEPARTAMENTO
TÉCNICO DEL MUNICIPIO

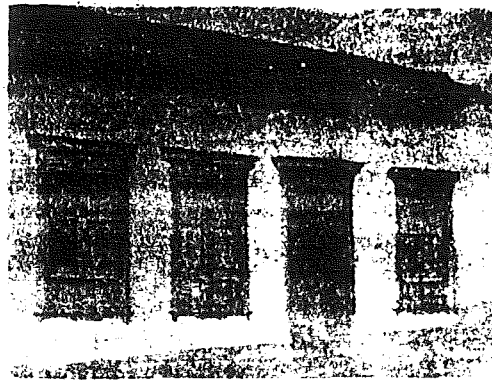


ESTA CASA SE RIFARA

Como segundo premio en el sorteo NOEL N.º 180 el 19 de Febrero

SIN SUBIR EL PRECIO DEL BILLETE

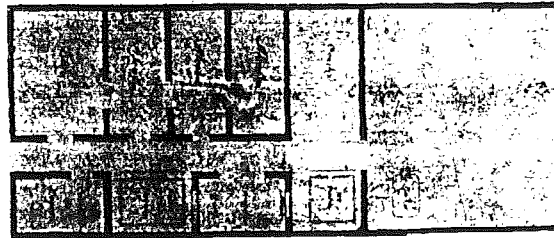
EL GORDO Y DEMAS PREMIOS,
COMO DE COSTUMBRE.



LOTERIA NOEL
SORTEO ESPECIAL

VEASE AL PIE EL PLANO DE ESTA CASA

Gaste un peso y
tenga suerte.

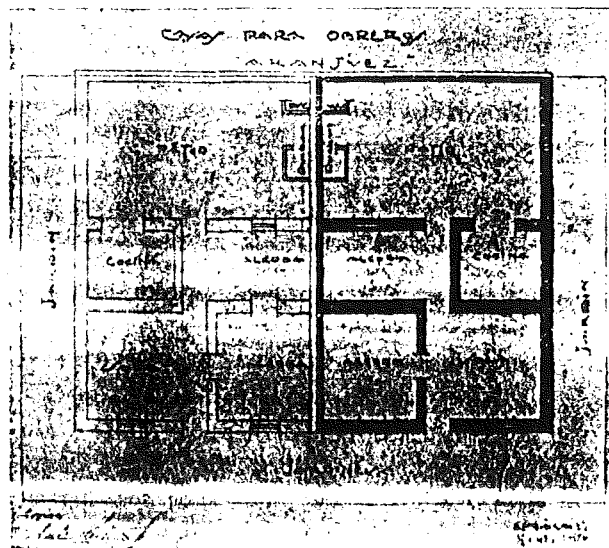


Y el 19 de Febrero
SERA PROPIETARIO

NO SE QUEDE SIN BILLETE. PROCURE GANARSE LA CASA POR UN PESO

OBRAS MUNICIPALES

Casas para Obreros



V LA TRANSICIÓN AL PLANO REGULADOR

LA CIUDAD MODERNA Y EL MODELO DEL CIAM

En primera instancia, este capítulo evidencia la búsqueda de alternativas de control de la ciudad, planteada desde el proyecto del "Gran Medellín Futuro" y liderado por los miembros de la Sociedad de Mejoras Públicas junto con algunos miembros concejales, quienes reconocían la importancia y la necesidad de un nuevo plano futuro, con los avances de la planificación enfocados sobre las metodologías aplicadas entonces en Norteamérica por los seguidores del *city planning*.

Las condiciones de la ciudad cambiaron otra vez, pues la población aumentó, se abrieron alternativas de expansión al occidente y se manifestaron anhelos de progreso; por ello podía vislumbrarse una nueva ciudad, más moderna. Pero las condiciones que requiere un proyecto urbano sólo lograron llevar a sus inicios el "Gran Medellín Futuro", razón por la cual únicamente se describe como transición.

En segunda instancia se entra al campo urbanística en sí destacando la continua necesidad de cambio del individuo y de la sociedad como producto de esa condición de modernidad. Se profundiza sobre el modelo urbanístico consagrado en la Carta de Atenas, sobre el cual se evalúa en el siguiente capítulo la aplicación del proyecto del Plano Regulador de Paul Lester Wiener y José Luis Sert, contratado por el municipio de Medellín, en cumplimiento de las leyes de la nación colombiana.

5.1. EN BUSCA DE UN NUEVO PLANO

Recordemos que desde mediados de la década de los veinte el ingeniero del Medellín Futuro reclamaba un nuevo plano; no sabía, en ese entonces, cómo atender a los acuerdos vigentes acerca de los perímetros, la Comisión de Estética, el ancho de las vías, entre otros aspectos; por otra parte, carecía de referencias para adjudicar los hilos de las construcciones, tarea que se tornaba arbitraria y compleja sin tal referencia. Por ello entre los años treinta y cuarenta se lucha por un nuevo plano desde diferentes frentes, con intentos que se quedan a medias, como veremos más adelante.

5.1.1. DE LOS AÑOS TREINTA A LOS CINCUENTA

Una vez agotado el plano del Medellín Futuro como tal, quedaron prácticas de manejo de lo urbano tan intrínsecas a la metodología planteada por él, que no fue posible encontrar otra manera de abordar la planeación de la ciudad sin algún plano de referencia.

A finales de la década de los veinte, el Concejo municipal y la Sociedad de Mejoras Públicas reasumieron el propósito, ya planteado en 1924, de presionar para que se concretara la elaboración de un nuevo plano.

Los directivos de la revista *Progreso*, comprometidos con el urbanismo de la ciudad, y la prensa local, consciente de la labor que había desempeñado el plano de 1913, se dieron a la tarea de concientizar a los habitantes de Medellín respecto a las necesidades reales que planteaba el desenvolvimiento de la ciudad.

El plano de 1913 había demostrado que con él no se lograba una adecuación absoluta de la ciudad, pero constituía una verdadera arma de defensa contra el caos reinante; aún sin satisfacer todas las aspiraciones en aquellos años, el proyecto había ofrecido una estructura y un soporte al crecimiento de la ciudad.

En 1923 se había intentado firmar un acuerdo sobre urbanizaciones, tras una propuesta de la Sociedad de Mejoras Públicas, pero no se tuvo éxito. Desde entonces se solicitó un reglamento para la ciudad. Junto con Ricardo Olano, los ingenieros formados con sentido de lo urbano, tratarían temas de la legislación y el *city planning* en diversos medios. Es el caso del memorial enviado por el ingeniero Martín del Corral a los honorables miembros del Concejo, mediante el cual llamaba la atención sobre *un problema de trascendencia extraordinaria* que contemplaba el Medellín de entonces ¹.

Los problemas originados por lo inadecuado de calles para el tráfico peatonal y vehicular requerían intervenciones inmediatas. Existía la conciencia de que el costo de las tierras en el centro de la ciudad se había elevado tanto que frente al ensanche previsto en un plazo de varios años era necesario tomar otro tipo de acciones más inmediatas. El memorial dejaba constancia de ello: "La ciudad sigue el camino de imprevisión y de casi suicidio, pues una ciudad que crece sin orden ni método con calles estrechísimas y andenes más estrechos aún, sin plan de continuidad en sus avenidas, forzosamente va perdiendo mucha parte del valor que debería ganar si una mano consciente y con visión del futuro guiara su desenvolvimiento"².

¹ "Memorial," en: *Progreso*. No 44. Medellín, 23 de mayo de 1929.

² *Ibid.*

El ingeniero envió al Concejo una recopilación de leyes americanas, acompañada de comentarios y una exposición de motivos, con el propósito de instar a que se estableciera un código municipal para el *city planning*. También expuso la necesidad de adquirir las tierras para un "buen campo de aviación", y destacó la prioridad de iniciar sin demora el levantamiento del plano de Medellín Futuro, comprendiendo en él las fracciones (problema ya discutido en el Concejo).

En ese mismo año se levantaría un plano sobre los límites que había fijado el Acuerdo de 1921³, pero éste sólo se entregaría en 1931 y únicamente comprendería el área urbana (dejó por fuera el Medellín Futuro). Paralelamente se levantó otro plano, que incluyó la zona de Medellín Futuro y aun las urbanizaciones por fuera de ese perímetro (Berlín, Campo Valdés, Manrique y Villa Hermosa) pero sólo en 1938 se conoció un plano que incluyera las fracciones⁴. Ante la imposibilidad de llevar a cabo un nuevo proyecto de ensanche de la ciudad, se aprobó en 1935 un acuerdo que configuró el Código de Edificaciones⁵ el cual restituía a la norma el manejo y control de la ciudad. Para entonces, la ciudad contaba con más de cien mil habitantes.

El control de las aguas del río Medellín no había solucionado aun la totalidad de los problemas, por lo cual se solicitó un préstamo para el saneamiento de las laderas. Como recurso para amortizar la deuda se estableció un impuesto de valorización, impuesto que con los años se extendió a otras obras y dio pie para crear la oficina de Valorización.

5.1.2. POSIBILIDAD DE PROYECTO DE PLANO REGULADOR

En los años cuarenta se había radicado en Bogotá el arquitecto urbanista austríaco Karl H. Brunner, consejero del gobierno nacional. Atento a los programas de mejoras para Medellín, Ricardo Olano estableció contacto con él y le solicitó que visitara esta ciudad.

Brunner dictó una conferencia y se ofreció para elaborar el tan necesario plano del Gran Medellín Futuro, pero los recursos económicos del municipio no le permitieron llevarlo a cabo en el momento.

En esa conferencia Brunner reconoció los esfuerzos desarrollados en la ciudad para orientar, preparar y realizar "la grande obra de la modernización actual y del saneamiento"⁶. Subrayó la importancia del debate

3 El contrato de levantamiento del plano se realizó por el Acuerdo 41 de 1929.

4 Ver: "Cartografía Urbana de Medellín 1790-1950". Roberto Luis Jaramillo- Verónica Perfetti, Medellín, Comisión Asesora para la Cultura; Concejo de Medellín, 1993, p. 29.

5 Acuerdo Municipal del Concejo de Medellín 154, de octubre 8 de 1935.

6 En PROGRESO, Medellín, tercera época, agosto 1940.

público sostenido acerca de los problemas urbanos, pues "proporcionó a toda la ciudadanía el conocimiento de las importantes obras" emprendidas en los últimos años. Además destacó el valor urbanístico de varias obras, entre ellas la avenida de los Libertadores, la avenida Bolivariana, la Cuelga del Río, y el Hotel Nutibara⁷.

Año tras año, durante la década de los cuarenta, los sucesivos presidentes de la Sociedad de Mejoras Públicas comentaron en sus informes anuales que Medellín carecía de un plano regulador, ante lo cual resultaban "disculpables todos los errores de urbanismo". En 1943 Elías Uribe afirmaba: "A todo trance y cueste lo que costare se deben contratar los servicios de un experto urbanista para que vaya elaborando el plano que hace falta"⁸.

En 1944 la dirección de Obras Públicas Municipales tenía a su cargo la sección de urbanismo y levantó un plano para estudiar los diversos problemas de la ciudad, entre ellos la compatibilidad de usos, las comunicaciones con las fracciones y la ocupación del otro lado del río (el occidente). En ese plano se prestaba relevancia al proyecto de parque en las márgenes del Río, propuesta que enriquecía la calidad urbana de Medellín, pero nuevamente por falta de recursos y voluntad política se quedó sólo en intenciones.

5.2. LOS PRINCIPIOS DEL ZONING EN MEDELLÍN

Desde las primeras décadas del siglo XX se empiezan, por acuerdo, a decretar los usos del suelo. En los años treinta Medellín ya era reconocida como ciudad industrial a nivel nacional. Esta expansión de la industria ya creaba serios problemas de localización en la ciudad, pues presionaba para que se tomaran medidas precisas para su ubicación y funcionamiento. Estos esfuerzos nunca alcanzaron una división absoluta de los usos, ni siquiera con otras medidas sobre ubicación y funcionamiento, pues Medellín se ha caracterizado por esa fusión o convivencia de industria con comercio, industria con vivienda, comercio con vivienda, etc. No alcanzó así a desarrollar la idea de zoning, tan difundida por quienes lideraron el nuevo plano futuro de la ciudad.

⁷ *Ibid.*

⁸ En PROGRESO. No. 44, febrero 1943, Medellín.

5.2.1. ACUERDO 65 DE 1939

En 1936 el Estado colombiano por medio de la Ley 89, manifestó la preocupación por organizar el planeamiento de la ciudad.

El Acuerdo N. 65 de 1939, promulgado en Medellín, modificó el código de construcciones vigente desde 1935 y reglamentó, la elaboración del plano de la ciudad con su ensanche correspondiente.

Los aspectos que incluyó hacían parte, casi todos de las normas de la ciudad. Los términos del perímetro se estaban decretando desde 1905; las zonas de destinación de usos se habían empezado a delimitar en 1921; las líneas de edificación o hilos, desde el siglo pasado se demarcaban a través de la oficina del ingeniero del municipio, y en 1914 se reglamentó el impuesto de delineación; nuevas vías se abrieron también desde el siglo XIX; la regularización de barrios no había requerido tratamientos especiales, pues la idea de planear la ciudad futura se había adelantado a problemas de esta índole.

El plano debía comprender toda el área urbanizada de la ciudad, según los sectores; plan regulador tanto para vías existentes, como para las de las urbanizaciones y los barrios nuevos. También tenía que incluir el ensanche, las comunicaciones con las regiones, el acceso a los núcleos poblados en las inmediaciones, así como contar con la aprobación del Concejo municipal, sólo podría modificarse si se trataba de áreas mayores a diez cuadras. Este acuerdo recogió y amplió la normativa de las edificaciones establecidas por el Código de Construcciones, cuyo fin era identificar una ciudad de diferentes partes y con mayor participación de profesionales en la proyectación de las construcciones.

La Oficina de Planeación, hacia parte de valorización desde 1938; años más tarde sería una dependencia de obras públicas. Sólo en los años cincuenta se tuvo una estructura de oficina de planeación de la ciudad que desarrollara el correspondiente manejo de un "plan" desde el punto de vista de una concepción integral, para una ciudad de 358.819 habitantes.

El enfoque del acuerdo de 1939 se aproximó más a la idea de un *zoning*, tan divulgada por Olano a través de la revista *Progreso*, sin alcanzar aún el conjunto de los ideales de la ciudad norteamericana que preveía esas zonas tan exclusivas para la industria, reservando los respectivos terrenos. En la Carta de Atenas promulgada en 1933 se consagraban esos ideales de la ciudad moderna, pero seis años más tarde, cuando la segunda guerra mundial apenas empezaba; el eco de la alternativa de la nueva ciudad funcional no había alcanzado la propagación que tiempo después se verificaría.

Le Corbusier para este mismo año ya había realizado varios proyectos de urbanización y planes como la ciudad para tres millones de habitantes (1922), la reconstrucción del centro de París (1925), el proyecto para Argel, el plan Macià para Barcelona, y los estudios para Nueva York en 1935.

En esta época se ejerció una presión por parte de los arquitectos para ser reconocidos como profesionales en ejercicio, pues hasta ese momento no se había reglamentado la profesión de arquitectos en Medellín; esta tarea se emprendió junto con la idea de crear la Escuela de Arquitectura, empresa que asumió en 1943 la Universidad Bolivariana, no obstante, fue Karl Brunner quien recomendó la fundación de la escuela en sus observaciones sobre mejoras a la ciudad. La generación de los primeros egresados se identificó con las ideas del *zoning* y algunos de ellos aportarían su concurso en los proyectos del plano regulador.

Estos intentos, con sus ires y venires, por regularizar la ciudad, evidencian que tanto los modelos urbanos, como los mismos proyectos y políticas urbanos requieren condiciones y voluntades precisas para alcanzar un ideal.

5.3. URBANISMO

Partimos de una ciudad que se enfrenta a nuevas condiciones de manejo al exponerse a una triple comunicación de intercambio de bienes, información y afectos que se vinculan entre sí. A diferencia de la tradicional, la ciudad tema de estudio en este capítulo rompió las pautas de comportamiento de los pobladores entre ellos mismos y la pertenencia de sus habitantes con el espacio físico, como consecuencia del incremento de población y de los cambios tecnológicos⁹.

En este marco de cambios de la ciudad como consecuencia de la Revolución Industrial surgen las nociones de Ildefonso Cerdá en 1886, en su teoría general de la urbanización, en la que utiliza el neologismo "urbanismo". En 1926 Pierre Lavedan escribiría que el urbanismo es una disciplina nueva, que nace en el siglo XIX "como práctica de la transformación y construcción de la ciudad en la era industrial"¹⁰. *El diccionario Hispánico Universal* de los años sesenta describe el término como el conjunto de conocimientos que se refieren al estudio de la creación, desarrollo, reforma y progreso de los poblados en orden a las necesidades materiales de la vida humana"¹¹.

9 Choay, Françoise, "El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad". VISIONES URBANAS, Barcelona, catálogo de la exposición del Centre National D'Art et de culture Georges Pompidou y el Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona, 1994, p. 24.

10 Citado por Bonet Correa, Antonio, Las claves del urbanismo, Barcelona, Editorial Ariel S.A., 1989.

11 Diccionario Hispánico Universal, enciclopedia ilustrada en lengua española, 5 ed., México, D.F., W.M. Jackson, Inc., Editores., 1960.

Françoise Choay encuentra dos posiciones que se dieron en la época: una que designa con característica de urbanidad, de la cual ya se había hecho mención, adoptada por ensanches como el del barón de Haussmann, y otras que designa esa nueva disciplina que se declara autónoma y que pretende ser ciencia de la concepción de las ciudades. Esta última postula, esta última la posibilidad de un control completo del hecho urbano y con este fin ha elaborado teorías clasificables en dos corrientes: una, denominada *progresista*, apunta al progreso y a la productividad; otra, llamada *culturalista*, se concentra en objetivos humanistas. La primera corresponde a la propuesta de los CIAM, cuyo objetivo era la aplicación de unos estándares sobre un orden funcional que estaría determinado geométricamente; la segunda tiene como paradigma la ciudad-jardín de Howard, de carácter multifuncional y compacta¹².

La elaboración y aplicación del modelo progresista se inicia en los años veinte en Europa, y después de la segunda guerra mundial toca todos los continentes, el culturalista es un modelo de ciudad totalizador, que entraña una ideología de reforma social; este pretendía preservar a un tiempo la ciudad y el campo, y consolidar el tejido urbano como complemento de la misma forma de convivencia, sin excluir la tecnología; por el contrario el ferrocarril entra a desempeñar un papel relevante como medio de comunicación.

Recordemos que las experiencias de Haussmann en París, junto a las de Otto Wagner en Austria y Cerdá en Barcelona, marcaron pautas para los proyectos de otras ciudades europeas. En 1875 Alemania entrará también a proponer sus planes de extensión, gracias al ferrocarril. Para Anthony Sutcliffe, el más importante es el de la ciudad de Berlín, propuesto por el ingeniero James Hobrecht (1858-1862). Se puede destacar el papel del urbanismo en Alemania, pues "gracias a un sistema educativo que le permite formar a un ejército de técnicos, desarrolla una teoría y una práctica del urbanismo que ya reconocemos como modernas"¹³.

En 1881, Josef Stübben ganó el concurso para el proyecto de extensión de la ciudad de Colonia, Alemania. Recibió críticas por sus propuestas de un "sistema urbanístico moderno", y diez años más tarde el mismo Stübben afirmaba que el urbanismo en las tres últimas décadas no había logrado (a pesar de la diversidad de propuestas que se discutían en el momento) "configurar un 'sistema' sólidamente estructurado"¹⁴.

Este urbanismo que reivindicaba Stübben era el generado por los dos elementos básicos del espacio urbano: la calle y la plaza. La calle, como medio de circulación, se convierte en la exigencia prioritaria que hay que proponer en un plan de urbanismo, convirtiéndose así el factor circulación en el organizador del

¹² Choay, F., op. cit., p. 24.

¹³ Sutcliffe, Anthony, "El nacimiento de una disciplina" en VISIONES URBANAS, p. 12.

¹⁴ Ballangé, Guy, Josef Stübben 1845-1936: ¿Hereder o fundador?, en: VISIONES URBANAS, p. 134.

mismo plan. Por razones de funcionalidad de la ciudad, abrir nuevas calles resultaba económico si éstas se preveían a tiempo.

Este plan sorteo la forma de vincular el centro tradicional con los nuevos barrios de la periferia. "A partir de largas avenidas rectilíneas convergentes hacia, lo que Josef Stübben llama sintomáticamente, 'plazas de circulación' se organiza todo un entramado viario que distribuye la circulación interurbana y periurbana"¹⁵.

En esta medida Stübben se destaca por sus intervenciones en la periferia, sus propuestas al finalizar el siglo XIX se rigen por los ideales de la racionalidad: amplias perspectivas geométricamente resueltas, con apropiada circulación del aire para una buena ventilación; sin embargo será el orden estético el tema de agravios y discusiones con sus contemporáneos.

El urbanismo entre 1880 y 1900, a pesar de ser experimental, presentaba características que hoy se pueden valorar como la flexibilidad del conjunto urbano, que permitía unas mejoras graduales; siguiendo a Sutcliffe¹⁶ también podemos anotar que fueron económicos, pues se concibieron sin necesidad de recurrir a las grandes expropiaciones y demoliciones, e incluso algunos casos pudieron captar para los municipios la plusvalía de las mejoras, lo que no alcanzó a lograr casi ninguno. Si se compara con la experiencia del París de Haussmann, es la modernización del centro de las ciudades.

Es preciso tener en cuenta la reactivación de la economía europea después de 1890, factor que incide de manera directa en las mejoras de las ciudades.

Una serie de eventos como congresos nacionales e internacionales¹⁷, seminarios de divulgación, exposiciones de urbanística, revistas especializadas, manuales y diferentes estudios generaron debates a escala internacional. Paralelamente consolida una asociación de urbanistas que desarrolla sus canales de encuentro y divulgaciones, por medio de un lenguaje propio.

Esos medios de comunicación internos de la urbe fueron asuntos de interés en importantes eventos, entre otros, la discusión sobre los sistemas de transporte, pues ya tanto el metro como el tranvía habían incursionado en las ciudades, e incluso el autobús permitía ampliar el debate a temas como las densidades, las condiciones de la vivienda. Aquí entran a ocupar un lugar singular las propuestas de los reformadores sociales (recuérdese que varios proyectos se gestionaron para su aplicación en América).

¹⁵ *Ibid.* p. 135

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ En Bruselas en 1898, en París en 1900, en Lieja en 1905, en Bruselas en 1910.

La administración pública entrará a mediar entre las solicitudes de los reformadores que estrictamente planteaban ideales de ocupación de la periferia y los usuarios que reclamaban facilidades para llevar a cabo reformas en sus viviendas. De esta posición surge en 1891 la decisión del alcalde de Francfort de aprobar un plan de ocupación del suelo que divide la ciudad en zonas que tienen funciones y reglamentos específicos.

Entrada la segunda década del siglo XX, ya evolucionado el *zoning*, las ciudades europeas no han logrado aún una transformación profunda y el deseo de arquitectos y urbanistas es proyectar nuevas referencias de una ciudad de amplias perspectivas, de buenos aires, luminosa, extensa hasta confundirse con el campo, de vías que permitan una ágil comunicación, sectores de industria claramente determinados. Es decir una ciudad planeada. Dice Sutcliffe: "No se trata propiamente de modernidad (aun cuando, desde 1918, el urbanismo tiene tendencia a expresarse con formas modernas), sino de una renovación que caracteriza un mundo urbano en plena efervescencia"¹⁸.

Entre 1893 y 1901 la experiencia de Munich, a partir de la Dirección del Servicio de Urbanismo, orientada por Theodor Fischer, da como resultado un plan de zonificación y de ocupación del suelo en 1904.

El mismo Sutcliffe evalúa este aporte del urbanismo alemán de la calificación en zonas con la posibilidad de desarrollar planes detallados para cada barrio, relacionado con el plan director general de la ciudad, como el más importante entre 1880 y 1914.

En Francia surge el urbanismo científico a partir de la reflexión sobre la reordenación del barrio La Bastilla, proyecto de León Jaussely, presentado al concurso Chenavard en 1902 "plaza del Pueblo en la metrópolis de un gran Estado democrático"¹⁹.

Recogiendo esas experiencias dispersas, respondiendo a necesidades e inquietudes planteadas por las mismas experiencias y soñando prefigurar la ciudad homogénea, el urbanismo como disciplina retoma instrumentos analíticos y proyectuales que deben defenderse desde una normativa y una legislación que comprometen tanto al individuo como al Estado.

¹⁸ Sutcliffe, Anthony, op. cit, p. 122.

¹⁹ Toutcheff, Nicole, "Los inicios del urbanismo científico en Francia", en: VISIONES Urbanas, p. 169.

5.3.1. ZONNING

La zonificación como práctica técnica surge en el marco del urbanismo científico, ese "fenómeno moderno"²⁰ que recurre a la discriminación económica y laboral y que desarrolla propuestas de separación de los barrios.

Ya se anotó cómo en 1891 el alcalde de Francfort logra que se acepte el plan de ocupación del suelo, en esta ciudad, constituyéndose un definitivo antecedente. "Hacia 1900 ya se usa la expresión *zonning* para caracterizar este sistema que empieza a difundirse en el extranjero y que, a partir de 1914, se convierten en el fundamento mismo del urbanismo europeo y mundial. Desde entonces, resulta posible levantar planos o definir estrategias para toda la ciudad"²¹.

Giorgio Piccinato²² relaciona las tres zonas básicas de la ciudad moderna que considera Baumeister.

- a) Las industrias, incluyendo almacenes y servicios para el comercio al por mayor, junto con la vivienda de sus trabajadores, empleados y dueños.
- b) Los almacenes y negocios artesanos, con un contacto más estrecho con el público.
- c) Los particulares y únicos usos de residencia.

Cada zona particulariza sus necesidades y acondicionamientos, paralelamente con el crecimiento de la ciudad, y por la evolución de sus economías se van definiendo cada vez más, pues se establecen de manera más clara los límites entre una y otra zona.

En el caso de la industria se trata de reducir los costos de producción como valor de la tierra, cercanía y bajos precios de las fuentes de servicios de infraestructura y transporte así como minimizar los efectos de impacto ambiental,

El tema del comercio es más versátil y requiere clasificaciones, el centro congrega la mayor dinámica, sin menospreciar destacados ejes viales. La vivienda paulatinamente sale del centro hacia la periferia, acercándose al campo y creando estratos sociales diferenciados.

La práctica señala los índices máximos para las distintas zonas: índices de ocupación de los volúmenes, altura de los volúmenes, distancias mínimas entre edificios, "resolviendo prácticamente la zonificación en una aplicación diferenciada de las normas edilicias"²³.

20..Bonet C. Antonio, op. cit. p.122

20 Piccinato, Giorgio, Op. cit., p. 51

21 Sutcliffe, Anthony, op.cit., p.122.

22 Piccinato, Giorgio, op. cit, p.109.

La teoría de la zonificación fue propuesta por Park y Burgess a raíz de los estudios sobre la ciudad de Chicago, pero el enunciado científico lo lanzó Burgess en 1923: "el *zoning* viene definido como la tendencia de la ciudad a disponerse por barrios concéntricos alrededor de un barrio central de negocios o un barrio de tipo direccional"²⁴. Igualmente describía Chicago como una serie de anillos concéntricos que conformaban unas zonas, correspondiendo cada una a funciones específicas así: el centro de negocios que involucra la vida comercial, social, administrativa y del transporte, la zona de transición inmediata al centro, degradada y configurada por vivienda de estratos bajos, habitada por negros e inmigrantes y que incluye pequeñas oficinas; más allá la zona de vivienda obrera, con fábricas en sus proximidades; ésta circunda la zona de viviendas de mayor estrato, con estructuras de casas individuales y edificios de varias plantas, finalmente una zona externa donde los inmigrantes estaban agrupados en torno a las confluencias de las calles que conducen a la ciudad.

Será ese *zoning* el principal instrumento para concebir la ciudad funcional, pues sobre presuntos parámetros científicos se establecen día tras día estándares para optimar las específicas condiciones de habitabilidad de las diferentes zonas que caracterizarían las nuevas ciudades y sus áreas inmediatas, pues esa zonificación en los planes pilotos adquieren dimensiones regionales; con ello la urbanística abandona el campo local para alcanzar la universalidad.

5.3.2. PLANO REGULADOR

"La regularidad de la ciudad diseñada es condicionada"²⁵.

Como veíamos en el capítulo III, el caos de la ciudad del *laissez faire* afecta a toda la comunidad; la situación de insalubridad, la construcción y ocupación de vías, las dificultades para tender redes de infraestructura por la arbitrariedad de su delineamiento plantean la necesidad de que la autoridad pública tome la tarea de sanear y programar los ensanches.

El recurso del plano regulador se augurará como racionalizadora del suelo urbano y por tanto, fuente de economía en la construcción de la ciudad. En los inicios trató de evitar excesos o reducir tensiones, pero a finales del siglo XIX en Alemania "el objetivo de fondo, que condiciona y justifica todos los demás, es maximizar y distribuir homogéneamente la riqueza derivada del aumento de valor de los suelos"²⁶.

23 *ibid.*, p.110.

24 Rossi, Aldo, op. cit., p.120

25 Kostoff, Spiro, THE CITY SHAPED, URBAN PATTERNS AND MEANINGS THROUGH HISTORY, London, Thames and Hudson, 1991.

26 Piccinato Giorgio, op. cit. P. 92.

Es así como el plano surge de una realidad, es preciso conocer palmo a palmo la ciudad existente, y proyectar la intervención. Las acciones por emprender urbanizarán predios, modificarán calles para una mayor movilidad, crearán avenidas, abrirán parques, relacionarán los barrios entre sí y éstos con el centro tradicional, determinarán un límite de ciudad, definirán usos, y algunos pretenderán cambiar radicalmente el paisaje urbano.

En un artículo publicado por la revista *Progreso*²⁷, escrito por Alberto Alexander, profesor de urbanismo de la escuela de ingenieros de Lima, en una serie de interrogantes acerca de los modelos reinantes de ciudades afirma que el urbanismo adoptó una solución uniformemente aceptada, el plano regulador, haciendo la aclaración de ser en "principio" interpretada en dos direcciones: una de ellas por los urbanistas teóricos y la otra por los no idealistas. Para los primeros el plano regulador "es un documento técnico que aspira a la transformación de la ciudad en su forma más ideal" para los segundos "es un documento mixto, en parte destinado a estudiar y realizar las obras impuestas, por decirlo así, por las exigencias del momento"²⁸. Para el ingeniero será el instrumento técnico en que se confía el desarrollo futuro de la ciudad, pero también el plano productor de riqueza.

Con la aplicación de este recurso mediador de un Estado y una sociedad burguesa, "el plano adquiere un valor inequívoco de salvaguardia"²⁹ de todos los valores exterminados por el crecimiento de la ciudad industrial entre ellos el de los valores inmobiliarios.

El plano regulador tendría que ser uno de los instrumentos para la recuperación de una condición "natural" del mercado de los terrenos, pero la realidad ha demostrado que se desarrollo de manera contraria al interés común.

En el capítulo dedicado al plano regulador de la obra que se ha referenciado de Giorgio Piccinato, en el subtítulo denominado Desarrollo urbano y renta inmobiliaria³⁰ se plantea que el énfasis del plano regulador en los aspectos de uso del suelo no es casual, contrariamente a la preocupación de los problemas sociales que "en teoría" serían la razón de ser de la intervención urbana.

Los factores determinados por este urbanista en cuanto a los propósitos de aplicación son los siguientes:

27 Esta revista fue el órgano de comunicación de la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín, espacio de discusión del urbanismo en la ciudad. Como se vio en el capítulo III, Ricardo Olano, su director por muchos años, fue un visionario de la ciudad colombiana.

28 Alexander R., Alberto, "El urbanismo ayer, hoy y mañana", en revista PROGRESO, tercera época, Medellín, p. 1180.

29 *Ibid.*, p. 92

30 Piccinato, Giorgio, op. cit.

- ♦ El tema de la expropiación se convierte en debate y adquiere mayores obstáculos sobre las zonas de ensanche propuestas, que sobre las áreas construidas, igualmente se debaten las formas de parcelación, pues los beneficios de la valorización están implícitos.
- ♦ Es el derecho de propiedad el que determina procedimientos para su modificación, entrando en juego la flexibilidad o la rigidez del mismo plano.
- ♦ La cuestión tipológica desempeña un papel como causa del valor del terreno (son los empresarios inmobiliarios los que establecen unos costos al mercado de la vivienda).
- ♦ La ciudad crece por partes, por sectores o por tipos de infraestructura, pero el plano regulador en todo sentido se concibe como referencia general, como herramienta de un desarrollo global, estableciendo una contradicción de principio.
- ♦ Propicia enfrentamientos tanto de propietarios como de usuarios, por la gama de intereses y de valoraciones en cuanto a la asignación de usos del suelo se refiere.
- ♦ Junto con el enfrentamiento de la diversidad de intereses, con la también diversidad de procesos de decisión, colocan al plano en conflicto; contrariamente al sentido de estar por encima de todo interés particular.
- ♦ Las diferentes motivaciones que entraña la ocupación de áreas, es decir la localización y sus relaciones en un área considerable de influencia se prestan a establecer diferencias sociales.

Todo estos factores señalados por Piccinato nos llevan a encontrar diversas facetas en las formas de aplicación de los planes reguladores.

5.3.2.1. Límites y dimensiones del plano

Los planos reguladores se expresan formalmente en un dibujo de una planta, allí están delineadas las determinaciones de los aspectos físicos de la ciudad: subdivisión de las tierras edificables, trazado de vías, con sus formas geométricas.

La extensión de su aplicación varía de acuerdo con los principios generales teniendo en cuenta las características morfológicas, las divisiones político-administrativas, el incremento de población, las condiciones naturales de los suelos, las posibilidades de abastecimiento de servicios básicos y las facilidades de accesibilidad.

En ocasiones el plan canalizó y guió, e incluso aceleró, la diversidad de fuerzas que actuaban o que estaban por actuar. Su éxito real esta estrechamente vinculado con la realidad urbana que entrevé. Por

ejemplo las visiones técnicas demasiado avanzadas respecto de sus tiempos, obstaculizan la aplicación de un plan allí donde la exigencias del mismo "requerían un grado de evolución urbana muy superior al existente en aquella época"³¹.

5.3.3. MODELOS URBANOS

Éstos surgen como propuestas a partir de las aspiraciones de cambio de la sociedad, de la búsqueda de condiciones igualitarias o por lo menos de mayor homogeneidad, y de mejoramiento de la calidad de vida de las clases menos favorecidas. La era industrial, al propiciar el crecimiento de la clase obrera, requiere una serie de esfuerzos por parte de quienes conciben los cambios de la sociedad para disponer las soluciones de vivienda, su forma de vida, la clase de desplazamientos, la diversión, la educación, etc., para que convivan en la sociedad existente.

La respuesta de los Congresos Internacionales de Arquitectura a la ciudad de entonces representa el logro de una militancia de arquitectos estructurada sobre una doctrina con decidida creencia en la técnica y con el deseo de romper con el pasado. Para Françoise Choay, "Este movimiento surgió de la crisis abierta en el transcurso de la segunda mitad del siglo XIX a causa de la transformación de las técnicas de construcción y la amenaza que dicha transformación hacía gravitar sobre el estatuto de los arquitectos". Los miembros del CIAM redefinían el papel del arquitecto en esa nueva sociedad que vislumbraban a partir de un reordenamiento global.

La ciudad-jardín de Ebenezer Howard es otro modelo urbano que trasciende su abstracta disposición física totalizadora para establecer unos parámetros de organización social, enmarcándose en una propuesta de reforma social. Su objetivo era repartir equilibradamente la población en relación con la tierra que la soportaba, ciudades planificadas de 30.000 habitantes, agrupadas alrededor de un núcleo que actuaba como centro con capacidad para 50.000 personas, generando una sociedad de carácter cooperativo de 250.000 pobladores, separadas entre sí por cinturones verdes.

Las diversas aplicaciones de los ideales de la ciudad-jardín en Gran Bretaña, Bruselas, Alemania, van dejando alternativas parciales de solución a los grandes proyectos de vivienda que responden a la crisis que en esta área se había creado en Europa. Temas como los cinturones verdes, los prototipos de las calles y algunas soluciones de vivienda tendrán eco en barrios de la periferia, o como ciudades satélites en muchas ciudades del planeta. Pero Howard también aportó otros temas como la propiedad municipal de la

³¹ Rossi, Aldo, p. 252. La cita textual de Rossi se toma de un comentario acerca de la experiencia del plan Cerdá de Barcelona.

tierra urbana, los mismos principios de zonificación, la agrupación de edificios públicos en el centro cívico que fueron discutidos colateralmente con las respuestas formales que los miles de municipios dieron a las soluciones de vivienda a principios del siglo XX.

Respecto a la concepción de Howard, Jorge Hardoy afirma que "nunca fue trasladada a América Latina"; y añade: "En cambio en América Latina tuvo mucha influencia la idea del suburbio-jardín, una concepción residencial incompleta que fue desarrollada por las clases medias, ya que quedaron convertidos en barrios dormitorio alejados de las fuentes de trabajo y contando únicamente con los servicios más indispensables"³².

Otras experiencias de carácter más local son discutidas. Es el caso de Arturo Soria en Madrid, quien propone una sola calle de 500 metros de ancho sin límites de longitud, atravesada por un sistema de transporte como espina dorsal, por donde corrían paralelamente las redes de infraestructura. El ingeniero Soria concretó respuestas a problemas de imagen y a condiciones precisas que como urbanizador privado pudo conocer; la experiencia iniciada en Madrid queda a mitad de camino.

Sin embargo todos estos modelos, aunque partían de realidades concretas, requerían unas condiciones sociales, culturales y políticas tan determinantes y de tanto peso, que reconstruían finalmente otra ciudad alejada de esa realidad de origen. El soñar una igualdad social desde unos parámetros de vigencia de un capitalismo en formación, asentar unas viviendas o la misma industria sobre unas tierras de propiedad privada, mejorar las condiciones de ésta y no esperar una plusvalía para el sector privado, y con ello la especulación, era un sueño de reformadores sociales alejados de las reglas de la sociedad de la que participaban.

En estas condiciones los gobiernos urgidos de responder al incremento de la población y por ende a su adecuada ubicación, y con nuevas posibilidades técnicas, después de la guerra, acarician el sueño de la ciudad moderna, que podría transportarse a cualquier lugar.

5.3.3.1. El modelo progresista, la ciudad del CIAM

El Congreso Internacional de Arquitectura Moderna, CIAM, estuvo integrado por arquitectos y urbanistas de los cinco continentes, individuos inquietos y de espíritu independiente que desde 1928 revaloraron la arquitectura del momento y propusieron nuevas formas de construcción desde los supuestos de nuevas tecnologías.

32 Hardoy, Jorge

Es preciso entender que este movimiento con el móvil de enfrentar la modernidad, recurrió a objetos que simbolizaban una nueva realidad. Recordemos los buques y las chimeneas que Le Corbusier invocó como inspiradores del espíritu nuevo de la arquitectura, su propuesta de la casa Citrohan con innovaciones tecnológicas que permitirían la flexibilidad de estructuras para las viviendas que deberían estandarizarse, algo que se convierte en paradigma de las soluciones de vivienda de clase media, y en el campo del urbanismo la misma ciudad es un objeto que se fracciona. Algunos críticos de la arquitectura han evidenciado este propósito de los seguidores del CIAM de romper con el pasado a partir de esos símbolos, careciendo de estimaciones sobre las exigencias reales de unos procesos, lo que llevó a mitad de camino la utopía del urbanismo moderno.

5.3.3.1.2. La ciudad y la vida del CIAM

Los seguidores del CIAM trabajaron con el propósito de reconstruir el ánimo de confraternidad del ciudadano, de propiciar la convivencia social en un mundo mutable. Le Corbusier para explicar la filosofía de este congreso de arquitectos, preguntaba al ciudadano común: "Es usted un tendero: el CIAM lo ayudará a ser un ciudadano y un individuo. Lo pondrá en contacto con el infinito cosmos y con la naturaleza, con Dios y con los espíritus de la tierra. Le facilitará lugares y locales donde pueda usted vivir una vida plétórica, tanto física como espiritualmente, donde deje usted de estar oprimido, y pueda elevarse y resplandecer"³³.

El Congreso de 1929 (en Francfort) permitió a los integrantes de los CIAM reconocer que dicha arquitectura y su problemática estaban intrínsecamente ligadas a la urbanística.

Los estudios iniciales de arquitectura y los específicos sobre vivienda suscitaron reflexiones acerca del aprovechamiento del terreno, la distribución de servicios comunes y la jerarquización de la circulación. La consecuencia natural de esto fue el análisis de la ciudad en su conjunto. Sobre esta base, en 1933 se formuló la carta de la urbanística: la Carta de Atenas. En adelante, la labor del CIAM consistió en desarrollar y aplicar los principios contenidos en aquel documento.

En los distintos congresos fueron tratados numerosos temas, incluso algunos aparentemente antagónicos. En 1937, en París, se abordó la temática de las nuevas zonas residenciales y su integración con los servicios comunes y los lugares de esparcimiento. Más tarde la segunda guerra mundial creó otros retos para la urbanística: la reconstrucción de ciudades obligó a un nuevo reconocimiento de los estrechos vínculos entre arquitectura y urbanismo. Para estos arquitectos resultaba claro que los cambios en la política, en las ciencias y

³³ Le Corbusier. "Hoddesdon, 14 de Julio de 1952". El corazón de la ciudad. CIAM. POR UNA VIDA MÁS HUMANA DE LA COMUNIDAD. A cargo de: Rogers; J.L. Sert, J. Tyrwhitt., Barcelona, Editorial Científico-Médica 1955.

en las técnicas harían imprevisible el futuro, pero les parecía necesario aceptar una realidad; al respecto decía Sert: "Debemos trabajar para el mundo en que vivimos, con todos sus defectos, dudas y limitaciones, pero ello no debe impedimos que imaginemos un mundo mejor y que procuremos orientar hacia él nuestra labor"³⁴.

La época había provocado un rechazo a las soluciones técnicas propuestas o que se imponían. "Una mutación inmensa, total, se apodera del mundo: la civilización de las máquinas se afianza en el desorden, en la improvisación, en los escombros"³⁵.

El problema de la civilización consistiría en dotar a la humanidad de todas las facilidades, las facultades y los medios (instinto, hábito, voluntad, razonamiento) para participar en los acontecimientos de su nación. El progreso fue cuestionado en la medida en que el ciudadano perdía sus facultades, constituyéndose aquél en amenaza para la civilización.

La ordenación de los objetos (edificios), que debía responder a un ámbito adecuado tenían que transferirse a los mismos diseñadores de los objetos; por ello la Carta de Atenas, producto del Congreso de 1933, resumía el nuevo tipo de intervención de la ciudad contemporánea desde la óptica del arquitecto.

5.3.3.1.2 Carta de Atenas

La Carta, difundida en 1943, es considerada aún hoy como una recopilación de la doctrina urbanística; en la época representó una importante guía para el desarrollo de los planes reguladores y en general de la urbanística. Planteaba supuestos sobre la condición básica de las sociedades, en consideración a su historia y a su proyección, y en la necesidad de que una lectura en conjunto de la ciudad, la región y el entorno podía detectar un sentido de funcionalidad más razonable de la serie de elementos que la constituían. La aplicación de los principios básicos expresados en ella, con el propósito de reconciliar al hombre con el objeto, al hombre con el hombre, y a éste con el trabajo y la naturaleza, conducía a una supervivencia de la ciudad como organismo. Se trataba de establecer "¡el reinado de la armonía!"³⁶.

La carta parte de unas generalidades en las que establece un marco de referencia en cuanto a las condiciones políticas, sociales, culturales psicológicas y fisiológicas, y del medio físico. En resumen, las

³⁴ *Ibid*

³⁵ Le Corbusier. "París, 6 de septiembre de 1957", en: Principios de urbanismo. Barcelona, Ediciones Ariel 1971.

³⁶ Le Corbusier. "Hoddesdon, 14 de julio de 1951", en El corazón de la ciudad..

condiciones del medio con el individuo y viceversa. Evidencia paralelamente las condiciones de cambio del momento, para concluir que el caos había entrado a la ciudad.

Sobre cinco capítulos, cada uno con la respectiva situación crítica, se plantean unas exigencias.

El primer capítulo describe la situación de alta densidad de las zonas centrales de la ciudad y sus condiciones nefastas de habitabilidad, que generan a su vez carencia de espacio abierto, nueva ubicación de las urbanizaciones carentes de especificaciones técnicas en cuanto a ventilación, iluminación y accesibilidad se refiere. Las exigencias, que nos recuerdan el capítulo de poblamiento de la *Recopilación de las Leyes de Indias*, convocan a localizar adecuadamente los nuevos barrios con las exigencias de higiene, apoyándose en las posibilidades de las nuevas técnicas de construcción para edificios en altura.

El siguiente capítulo que trata sobre el esparcimiento acusa la ausencia de espacio libre, y su mala distribución, al respecto solicita la adecuada distribución de las áreas de juego y esparcimiento sobre cada uno de los complejos usos de la ciudad, en estrecha relación con las características geográficas del lugar.

En el capítulo tercero que se ocupa del trabajo, que ocupa el tercer capítulo, se denuncia la especulación de la tierra respecto a la distribución al azar de los usos y la lejanía de los lugares de residencia respecto al trabajo, convocando a soluciones tales como la reducción de las distancias entre los sitios de trabajo y los de residencia, la localización de las zonas industriales en relación con su inmediata accesibilidad y en general la estratificación de los usos respecto a las funciones.

El capítulo cuarto trata la situación de la circulación, pues la red existente en ese entonces respondía al tránsito de carruajes y peatones sin avanzar con los nuevos medios de transporte mecánico, sus dimensiones, poco apropiadas para las velocidades que podrían alcanzarse limitaban el adelanto regular de la ciudad, por tanto, "la red de calles aparece irracional, careciendo de exactitud, de elasticidad, de diversidad, de conformidad"³⁷. De allí que fuera necesario exigir análisis sobre estadísticas rigurosas, incluyendo el área de la región, la clasificación "según su naturaleza". Es decir las vías vehiculares cumplirían con las exigencias de velocidad, por ello los cruces requerían cambios de nivel y el peatón tendría otros caminos, tomando en cuenta el verde para aislar los grandes flujos.

El quinto y último capítulo abogaba por la protección del patrimonio histórico de la ciudades, pero dentro de estrictos parámetros de beneficio de la ciudad, por ejemplo, en el caso de zonas malsanas este patrimonio debía sacrificarse, para crear áreas verdes.

37 "Carta de Atenas", en PÓRTICO, Vol. 2., No 7, Medellín, Sept. de 1950, p.7.

Finalmente discurre la Carta con los puntos de doctrina, reiterando las condiciones del caos reinante en las ciudades como causa de la suma de intereses privados, de la debilidad del control administrativo, y la falta de solidaridad social. A continuación invoca los ideales de ciudad, sobre la base de los principios del urbanismo contemporáneo, de la libertad individual y del beneficio de la acción colectiva.

La nueva ciudad debía regirse por la escala humana, su urbanismo se estructuraba sobre las cuatro funciones básicas: trabajar, habitar, cultivar el cuerpo y el espíritu (recrear), circular, todo lo cual fue confrontado con unas exigencias que apuntaban a concretar un acomodo del hombre y su entorno a una vida nueva. El centro mismo de las preocupaciones urbanísticas sería la habitación y a su vez sería el punto de conjunción de todas las medidas. La reforma de la zonificación estaría vinculada con la red racional de grandes arterias. La tridimensionalidad del mismo urbanismo permitiría la racionalización de los espacios libres, dentro de la unidad funcional que era la ciudad, y que debía responder a un crecimiento armonioso.

La ciudad tendría que bosquejar sus etapas de desarrollo y hacer efectiva la determinación de la distribución del suelo útil, algo que era preciso reglamentar.

5.4. LAS PROPUESTAS URBANÍSTICAS DE LOS AÑOS CUARENTA

La pujanza de la ciudad no permitía el estancamiento de las obras públicas, habiéndose subsanado la separación entre las dos bandas del río a través del tranvía y del incremento de los puentes sobre el mismo, y con la desecación de los terrenos pantanosos en el occidente, la expansión de la ciudad toma ese rumbo. La secretaría de obras públicas con algunos urbanizadores privados trazaron dos o tres vías que estructurarían una nueva ciudad, con características diferentes de las del oriente, predios en donde se tumbaba la caña para desarrollar proyectos de considerable magnitud, tales como universidad, iglesias, estadio de fútbol, colegios y barrios residenciales.

La sede de la Universidad Bolivariana, que se proyectó como campus universitario, determinó una perspectiva de hecho urbano sin antecedentes en la ciudad, por lo que introducía aspectos de modernidad. También urbanizó para residencia los lotes inmediatos, que se desarrollaron igualmente con trazados que aún se definen entre circulares, destacándose en el plano actual de Medellín.

La Cooperativa de Habitación compró parte de los terrenos aledaños a la Universidad Bolivariana y encargó el trazado de la Urbanización Laureles, en 1943, a Pedro Nel Gómez, ingeniero con estudios de artes en París e Italia. Se proyectó una ciudadela con 480 lotes de 500 varas cada uno, con avenidas en

diagonal, glorietas, parques y antejardines (ver Ilustración 65). Años más tarde urbanizadores privados consolidaban los terrenos restantes integrándose a las pautas de los trazados del maestro Pedro Nel Gómez.

Por otra parte, él mismo, dio soluciones inmediatas de reordenamiento urbano a partir de proyectos arquitectónicos. Proyectó los edificios de la Escuela de Minas y posteriormente propuso relacionar varias sedes de la Universidad Nacional como campus universitario incluyéndose allí la creación del Jardín Botánico, también proyectó los bordes de la avenida del río Medellín. Estas alternativas subsanaban la ausencia de una propuesta globalizadora de la ciudad, y cualificaban urbanamente el trazado de la ciudad. Sin embargo la realidad no acogió tales propuestas. Por iniciativa de la Sociedad de Mejoras Públicas se estaba concluyendo la Plazuela Nutibara. Estos proyectos no configuraban un conjunto de ciudad, pero en concepto de Wiener y Sert "muestran una mayor perspicacia (y con una vista más amplia) del desarrollo futuro de la ciudad"³⁸.

Desde el campo del urbanismo es preciso destacar las actuaciones de Nel Rodríguez que en 1948, se vincula al Municipio en la sección de Planeación. Contaba Nel con estudios de arquitectura en Columbia University y de diseño arquitectónico en La Ecole de Beaux Arts, de París; durante este tiempo efectuó algunas investigaciones preliminares para el plan regulador de la ciudad, entre ellos la localización de la industria, las dimensiones y obstáculos de las vías existentes, y colaboró con el Instituto Agustín Codazzi, en la realización de las aerofotogrametrías de la ciudad, que se desarrollaban por primera vez. Una vez aprobado el plano, asume la dirección de la oficina del plano regulador.

5.5. CONSOLIDACIÓN DE LA PLANEACIÓN

5.5.1. LEY 88 DE 1947

En el artículo 7º de esta ley se ordenó que los municipios que tuvieran un presupuesto no inferior a doscientos mil pesos (\$200.000.00) estaban en la obligación de levantar un plano regulador, en el cual habría que indicar la manera como se debía continuar la urbanización futura de la ciudad. "Este plano no sólo comprenderá las enmiendas y mejoras que deban hacerse a la parte ya construida, atendiendo al posible desarrollo, sino los nuevos barrios que hayan de levantarse, así como los sitios donde deban ubicarse los edificios públicos, sitios de recreo y deporte, templos, plazas y áreas verdes, escuelas y demás

38 Wiener, Paul y Sert, José Luis. Reporte del Plan Piloto de Medellín. V. 1 de 3, Análisis. Medellín, Plan Regulador, Traducción: Alfonso Lalinde, 1950.

edificios necesarios para la población"³⁹. También obligó a las ciudades de Bogotá, Cali y Medellín a contratar con expertos urbanistas extranjeros los respectivos proyectos de los planes pilotos. Nótese que la ley ya apuntaba a manejar una planeación de la ciudad dentro del espíritu de la zonificación.

En 1902 se decreta en el Perú, que todas las ciudades debían proyectar planes urbanísticos debido al inadecuado trazado de las calles que causaba problemas de higiene y circulación; los municipios debían responsabilizarse de tal medida y la cumplieron a su manera; en la Paz, en 1914, se recurre a leyes similares, con las mismas dificultades para su cumplimiento. En 1929 en Chile se sancionó la ley que obligó a preparar planes de transformación urbana en los municipios con población que superara los 20.000 habitantes.

Propiamente, las oficinas de planificación municipal surgen en la década de los treinta. En 1932 se crea en Buenos Aires la Oficina del Plan de Urbanización, y en 1937 el intendente de Río de Janeiro estableció la Comisión del Plano de la Ciudad, y por la misma época se iniciaron labores en la Dirección del Plan Regulador de Montevideo⁴⁰.

5.5.2 ANTECEDENTES DE UN CONTRATO

En 1946 Le Corbusier trabajó amistad en Nueva York con el encargado de la comisión para el proyecto de la sede de la ONU. Este ministro colombiano, Eduardo Zuleta Ángel invitó al arquitecto a visitar Bogotá, lo cual se concretó en 1947, ocasión en la que estuvo acompañado por los urbanistas Paul Lester Wiener y José Luis Sert.

El alcalde de Bogotá, arquitecto Jorge Gaitán Cortés y Nel Rodríguez, arquitecto de Medellín, que había trabajado con el ministerio de Educación en Bogotá, aprovecharon la oportunidad para visitar al entonces alcalde de Medellín, Juan Guillermo Restrepo, en compañía de los urbanistas, quienes propusieron elaborar el plan piloto de Medellín.

La respuesta del doctor Restrepo fue negativa, pues no tenía en el momento atribuciones para firmar tal contrato, (debido a la situación política, el Concejo municipal no se reunía).

³⁹ Transcripción de apartes de la ley en Medellín: su origen, progreso y desarrollo.

⁴⁰ Hardoy, Jorge. y Richard Morse, comps. Repensando la ciudad de América latina Buenos Aires, Grupo editor latinoamericano, IIED América Latina.

Comenta Jorge Hardoy que los congresos del CIAM y algunos trabajos solicitados en América colocaron a Le Corbusier en contacto con numerosos arquitectos Latinoamericanos.

José Luis Sert y Paul L. Wiener emprendieron planes reguladores para varias ciudades latinoamericanas entre ellos el de la Habana, Chimbote, cerca de Río de Janeiro para una nueva ciudad industrial, y en Colombia en Bogotá, Medellín, Cali y Tumaco. En algunos de ellos Le Corbusier fue asesor.

Con los disturbios de 1949, que causaron la destrucción de gran parte del centro de Bogotá, se presentó una coyuntura propicia para que el gremio de arquitectos solicitara al alcalde la elaboración del plan piloto de la ciudad. Entonces fue creada por acuerdo municipal la oficina del plan de Bogotá, que previó también la contratación de un urbanista de reconocida fama internacional para esbozar el anteproyecto urbanístico y la asesoría del desarrollo del plan⁴¹.

En ese mismo año se firmó el contrato por el cual Le Corbusier se encargaría de adecuar una ciudad de 500.000 habitantes para que soportase una población de un 1.500.000 ciudadanos. Para desarrollar el proyecto se definieron tres fases: en la primera, al mando de Le Corbusier se debía diseñar el plan piloto; en la segunda debía emprender el "Plan de Urbanismo", y en la tercera fase se debían coordinar la organización y el funcionamiento de la Oficina del Plan Regulador de la Capital, integrada con personal local.

La vigencia de la concepción del plan estaría dada por los seguidores del CIAM: Le Corbusier, José Luis Sert (presidente de los CIAM) y Paul Lester Wiener.

Para el arquitecto Jorge Cadavid, "La situación que se presentó en Bogotá a partir de los sucesos del 13 de Junio de 1953, afectaron totalmente el proceso de planeación que se había logrado consolidar después de muchos años de gestión"⁴².

El Departamento de Valorización, ante las dificultades que venía presentando la financiación del plano regulador de la ciudad de Medellín, y por iniciativa de su jefatura, asumió la financiación de este proyecto. La fórmula era no repartir costos por el gravamen sino recuperar su valor diferido a través de la ejecución de muchas otras obras necesarias para el correcto desarrollo del plan. Es preciso anotar que la Junta de

41 Cadavid, Jorge. "Origen de los planes de desarrollo", en: Los planes de desarrollo municipal en la Ley 9° de 1989. Medellín Departamento Administrativo del Área Administrativa del Valle de Aburrá., 1990.

42 Ibid.

Valorización y Urbanismo de Medellín (en palabras del ingeniero Restrepo) "tenía amplios poderes otorgados por el Concejo"⁴³.

En 1948 se aprobó el contrato con los arquitectos Paul L. Wiener y José Luis Sert para la elaboración del plan piloto de Medellín.

El Acuerdo 2 de 1949 autorizó a la Junta de Valorización y Urbanismo para crear, dentro de la sección administrativa de valorización, la oficina encargada de la elaboración y aplicación del plano regulador.

Se habilitó para contratar estudios de elaboración del plano regulador, facultando al alcalde y al personero para la celebración de tales contratos, sin requerirse aprobación del Concejo municipal.

La Junta de Valorización y Urbanismo tenía a su cargo la aprobación del plan. En el mismo acuerdo se obligó a la Oficina del Plano Regulador y a la Sección de Catastro, a que levantaran el plano catastral.

5.5.3. JUNTA ASESORA DEL PLANO REGULADOR

Durante el mismo año de 1950 se creó por decreto la Junta Asesora del Plano Regulador, compuesta por cinco miembros principales y cinco suplentes. Dentro de sus obligaciones debía sugerir soluciones sobre los problemas urbanísticos y financieros que se fueran presentando con motivo de la aplicación del plano piloto, recomendar el personal técnico, suministrar ayuda técnica a la Oficina del Plano Regulador, proponer a la misma las modificaciones convenientes, suministrar conceptos técnicos a la Junta de Valorización y Urbanismo sobre nuevas urbanizaciones, realizar una constante propaganda técnica sobre el plano regulador y mantener informados a los ingenieros y arquitectos de la ciudad sobre la marcha de los trabajos. Un nuevo decreto otorgaba la presidencia de esta junta al jefe de la Oficina de Valorización.

En 1951 el decreto 693 facultó a los alcaldes municipales de Bogotá, Medellín y Cali, previa aprobación de los respectivos gobernadores, para dictar las normas sobre urbanismo y servicios públicos necesarios para la aplicación y desarrollo de los planes.

⁴³ Restrepo U., Jorge, op. cit.

Este articulado entre otros, ordenó: "una vez adoptados el plan piloto o el plano regulador, los municipios respectivos no podrán modificarlos, ni variar las normas que los desarrollan, sino con la expresa aceptación de la Junta de Planificación de cada ciudad. Cualquier disposición en contrario será nula"⁴⁴.

El siguiente artículo, en consecuencia, sancionó la creación de la Junta de Planificación, la cual estaría integrada por el alcalde (presidente), el personero municipal, el director anterior de la Oficina del Plan Regulador, un arquitecto y un ingeniero designados por el presidente de la República (de temas propuestas por la Sociedad Colombiana de Ingenieros y la Sociedad Colombiana de Arquitectos).

Luego el alcalde de Medellín, en 1951, mediante un decreto reglamentó las funciones de la Junta de Planificación y por el 683 de 1951 adoptó el plan piloto para el municipio de Medellín. Los diferentes aspectos del plan contemplaron la zonificación, la estructuración de la red vial, la localización del equipamiento, el plan de desarrollo del centro cívico, y las normas para la legislación sobre urbanismo y edificaciones.

En 1950 la Junta de Valorización y Urbanismo, considerando que:

- ♦ El anteproyecto del plano regulador para el municipio de Medellín había sido aprobado por resolución 44 de abril de 1950.

- ♦ Otorgaba facultades a la Sección de Urbanismo y Plano Regulador para iniciar labores tendientes a la ejecución del plan.

- ♦ Conceptuó la modificación de los acuerdos de 1935 y 1939, correspondientes al Código de Construcciones y al plano regulador, respectivamente,

- ♦ Habían determinado el último perímetro urbanizable, la regularización de barrios y nuevas vías.

Resolvió entonces que el plano regulador comprendería:

- El área urbana
- El área urbanizable
- El área rural.

El área urbana, la cual consideraba las subáreas de zonas comerciales y zonas residenciales, y se incluyeron las zonas hospitalarias.

- ♦ Zonas industriales: se clasificaron en industria pesada y liviana
- ♦ Zonas de explotación del suelo
- ♦ Zonas de áreas verdes.

44 *Ibid*

Resolución por medio de la cual quedó consignada la zonificación de la ciudad.

El Acuerdo 92 del 10 de diciembre de 1959 adoptó el plano director de la ciudad. Destaca este que sólo serviría el plano director para la realización de los posteriores estudios pormenorizados, que contemplarían el desarrollo y futuro crecimiento urbanístico de la ciudad. Entre ellos se mencionaron:

- ♦ El delineamiento y la localización definitiva de cada una de las vías.
- ♦ La planificación y la reglamentación detallada de cada comunidad de población.
- ♦ La demarcación de las áreas destinadas a zonas verdes, edificios públicos, o de reglamentación especial.

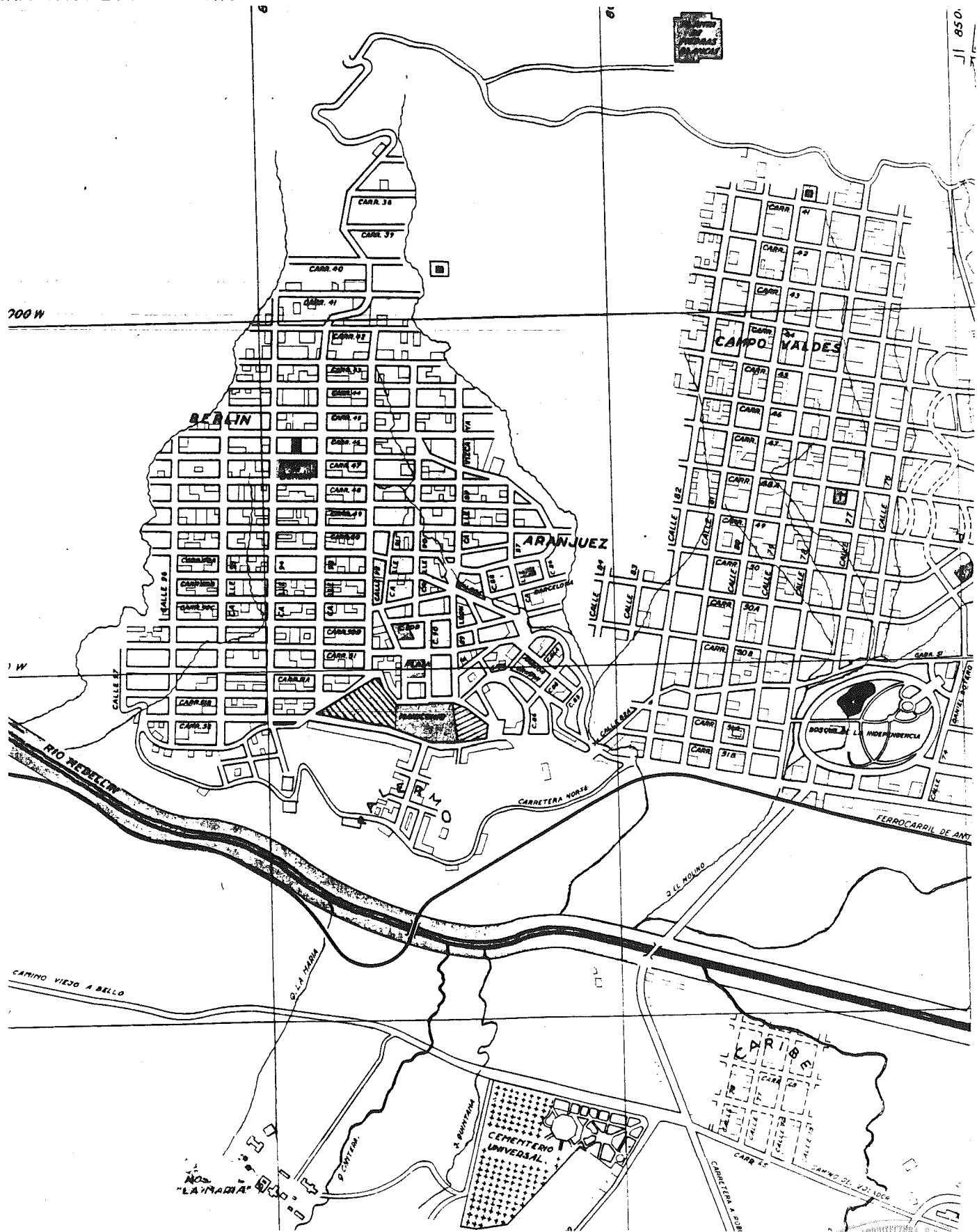
El plano director aprobado incluyó plan vial, división comunitaria, usos de la tierra y posibilidad de reglamentar sobre usos de la tierra, frentes mínimos de los lotes, tipo de construcción en forma continua de grupos, o de paredes aisladas.

También consideró el índice de construcción y de ocupación, los retiros frontales y antejardines, los retiros laterales en casos de construcción aislada o semiaislada o final de un bloque continuo, altura de edificios en metros y pisos, paramento posterior y ancho de patios. Especificaciones de construcciones, secciones de vías, clase y perfil de calles y plazas, tipo de acera, localización de parques y zonas verdes, servicios de índole comunal, e integración de edificios de apartamentos.

Con estas medidas quedaba consagrado parcialmente el pensamiento del CIAM, nueve años después de la propuesta de Wiener y Sert.

MEDELLIN 1.944

BANIZACIONES. BARRIOS BERLIN Y CAMPO VALDES.



[illegible]

VI CIUDAD MÁQUINA Y DESAPARICIÓN DE LA URBANIDAD

La aplicación de un plan regulador constituye uno de los más importantes acontecimientos que afectan la vida de las sociedades modernas¹

6.1. LA CIUDAD DE 1950

6.1.1. ESTADÍSTICAS

En el valle de Aburrá, durante 1938, vivía solo la quinta parte de la población departamental, con una tasa de crecimiento baja, inferior a un 3% en tanto que en Medellín había 168.000 habitantes. Durante las décadas de 1940, 1950 y comienzos de 1960 se presentó un proceso de urbanización acelerador, en el valle pues el crecimiento entre 1938-1951 registró un ritmo anual de 6.76%. Además de este crecimiento, hubo transformaciones en la estructura económica, social y política que generaron una significativa concentración de población en las cabeceras municipales.

En 1951 el valle tenía 499.756 habitantes, y concentraba el 31,8% de la población del departamento. Respecto a esta cifra es importante anotar que el 20.4% eran habitantes fundamentalmente rurales. Medellín en ese mismo año registró 358.000 pobladores cerca del 22% del total de la población de Antioquia.

Una de las causas que generaron migraciones masivas hacia los núcleos urbanos en Colombia fue la situación política reinante en el país, que propició una cruda violencia, no obstante también debe considerarse que la industrialización de las ciudades, junto a la expansión de la educación y la prestación de servicios básicos, constituían serios atractivos para habitarlas.

¹ Caballero M., René. "EDITORIAL", PÓRTICO, Vol.-2, No. 7, Medellín, septiembre 1950.

6.1.2. UN PERÍMETRO

Recordemos que el Acuerdo N65 de 1939 había decretado que la Oficina de Planeamiento debía elaborar el plano de la ciudad, con sus ensanches correspondientes, la delimitación del perímetro de áreas urbanizables y la regularización de barrios.

Según las cifras de entonces existían 53.992 edificaciones, casi todas de uno y dos pisos; uno que otro edificio del centro alcanzaba los cuatro pisos, pues sólo en la década de los cuarenta tuvo validez la propiedad horizontal, y los recursos constructivos eran escasos y costosos.

Las condiciones que presentaba la capital antioqueña en 1950 eran de una ciudad muy densamente poblada en el costado oriental del río Medellín (superaba ligeramente la cota de nivel de 1.600 mt.); con una superficie de tierras en proceso de drenaje y adecuación al occidente, de bajas concentraciones de población, definidas sobre tres fracciones que bordeaban ese costado del valle. Ese occidente también propició nuevas urbanizaciones de las clases medias altas y altas que se alejaban de las riberas del río, dejando una zona intermedia luego de que un par de décadas sería urbanizada, y atravesada por tres ejes viales que entraban al mismo corazón de la ciudad y que marcarían las determinantes de tal expansión.

El Estado promocionó desde la sanción del Acuerdo N 65 del 39 la elaboración por parte de la Oficina de Planeamiento de proyectos generales de urbanización, como guía para otros proyectos afines. Su propósito se orientó a determinar más claramente la funcionalidad de las diferentes partes de la ciudad y el mejor aprovechamiento del área urbanizable. Fue así como una clase media, con ingresos estables pudo asegurar una vivienda con todas las exigencias de la vida moderna, a través del ente creado por el gobierno nacional para desarrollo de vivienda. Hacia el oriente, los barrios populares clandestinos ocupaban las laderas aún con las limitaciones de la comunicación entre los mismos barrios y el centro de la ciudad, y de las restringidas condiciones topográficas e hídricas que requerían adecuaciones de altos costos. Esta localización espontánea de asentamientos aumentaría los costos de prestación de servicios como el agua y la energía.

6.1.3. INDUSTRIA

A partir de 1945 el desarrollo económico general y, por ende, la transformación industrial, se aceleraron. La acumulación de divisas alcanzada a raíz de la guerra se destinó a la adquisición de equipos y materia prima para ensanchar las empresas existentes y abrir nuevas fábricas, a esto contribuyeron las facilidades que se tenían con la libertad de importaciones. Pero en palabras de los expertos sería el ahorro nacional generado por

el aumento de los costos del café, el que proporcionaría los recursos de financiación para el desarrollo industrial del país. Entre 1946 y 1952 más de la mitad de los nuevos capitales de las sociedades anónimas se obtuvieron por suscripción de acciones en el público. El gobierno no adjunto estos años un compromiso de orientación que potenciara un adecuado devenir, lo que generó expansión del crédito bancario, inflación, y presión sobre las divisas internacionales².

Pasado 1950 todavía se dejaba sentir el impulso de la industria. En Medellín se habían levantado fábricas con criterios puntuales que apuntaban a los intereses del inversionista, razón para que se encontrara dispersa por todo el valle. Sin consideración del sentido predominante de los vientos, "las zonas mixtas prevalecen y se levantan toda clase de industrias, comercio y diferentes tipos de edificios residenciales, sin un plan lógico"³.

6.1.4. EQUIPAMIENTO COMUNAL

Respecto a las estructuras del centro cívico, estas estaban agrupadas en la reglamentada zona comercial y no conformaban una concentración, sino que se encontraban dispersas sobre las calles de este núcleo; tampoco ocupaban los alrededores de la plaza central.

Los servicios educacionales y otros servicios sociales estaban esparcidos por la ciudad *sin ningún plan lógico*; como anotaron los consultores en el informe de diagnóstico, por ejemplo en el área central se encontraban amontonados, mientras que en otros lugares no existía ninguno. Como conjunto, los servicios de educación y salud eran insuficientes y funcionaban en su mayoría en edificaciones inadecuadas. Los hospitales y cementerios, concebidos en su momento por fuera del área urbana, en 1950 ocupaban los alrededores de urbanizaciones claramente consolidadas.

La terminal del Ferrocarril de Antioquia, la sede de la Plaza de Ferias y la plaza de mercado de Guayaquil, conformaban una destacada área de aprovisionamiento de víveres, de primer nivel de importancia, no sólo en el ámbito local sino también regional, donde se presentaban congestiones de tráfico y deterioro del medio urbano y social.

Respecto a la localización de otros servicios comunales, de singular significado para la consolidación de la estructura de la nueva ciudad, en el informe de los arquitectos Wiener y Sert⁴ se clasificaron la Universidad Bolivariana, el nuevo estadio, la Escuela Nacional de Agricultura, los nuevos edificios de la Universidad de

² Restrepo U., Jorge. *Medellín: su origen, progreso y desarrollo*, Medellín, Servigráficas, 1981.

³ Wiener, P. Lester y Sert, José Luis. "Reporte Plan Piloto". Octubre 1950

⁴ *Ibid.* V., II Descripción.

Antioquia y la propuesta de crear un nuevo Jardín Botánico en el cerro El Volador (aledaño a la Facultad de Agronomía).

Ricardo Olano por medio de la revista *Progreso* desde 1930 había señalado el valor urbanístico del proyecto de un parque público en el Cerro Nutibara, iniciativa llevaba a cabo por la Sociedad de Mejoras Públicas.

Para 1950 la Oficina de Planeación de la ciudad había hecho gestiones para reubicar algunas estructuras que se encontraban en la zona central de la ciudad como fue el caso de la plaza de Ferias.

6.1.5. BARRIOS Y URBANIZACIONES

En el diagnóstico de la situación existente dirían los consultores del plan regulador: "uno de los principales inconvenientes, y un ejemplo sobresaliente del mal uso de la tierra, son los barrios insalubres que se han desarrollado sobre las elevadas laderas del lado este de la ciudad. Hace falta una utilización propia en la mayoría de estos desarrollos, los cuales son una demostración de la especulación sin control; esto muestra la falta de leyes de zonificación, y de una política sobre edificación. Espléndidos sitios residenciales se han sacrificado de esta manera"⁵.

Sobre este asunto se hace necesario revisar dos situaciones que confrontan tal afirmación. Una de ellas tiene que ver con el Acuerdo 65 de 1939, que en los articulados 77, 78 y 79 determinó que las obras de urbanización como abastecimientos de agua y aprovisionamiento de alcantarillado, pavimentación y desagües, corrieran por *cuenta y cargo* del urbanizador bajo indicaciones del municipio; aclaraba que no permitiría edificaciones sino cuando se cumplieran tales indicaciones, pero le abrió la posibilidad al urbanizador de ejecutar un desarrollo gradual, lo que significó un permiso provisional con todos los vicios que esto ocasiona. Proporcionó también la opción de que el municipio corriera con la realización de la obra y el promotor con los costos respectivos. Con el correr de los años esas medidas no respondieron a las expectativas de orden de la ciudad como lo confirmó el debate propiciado, en 1952, por la oficina del Plan Regulador, en la Junta de Planeación a raíz del *grave problema* que se enfrentaba con las urbanizaciones clandestinas o piratas⁶.

Un año mas tarde en informes del alcalde se dejaba constancia de la gravedad de la problemática de la vivienda; "el mas agudo de cuantos puedan contemplarse en los del orden social"⁷.

⁵ *Ibid.*

⁶ A.C.M. Alcaldía, Varios, tomo No. 93, 1952.

⁷ ACM. Informes del alcalde, varios, tomo 97, 1953.

En este marco de realidades podemos ver como el Medellín Futuro había aprovisionado a la ciudad de barrios para clase obrera, con los servicios de infraestructura, algunas veces con altos costos para el municipio. En los años cincuenta la situación cambio y en ocasiones ni el urbanizador ni el municipio asumieron estos costos, tomando fuerza las urbanizaciones ilegales.

La presión que ejerció la escasez de vivienda de las clases populares precipitó la ya comentada ocupación de las laderas sobre zonas de alto riesgo, un cinturón de miseria habitado por los expulsados del campo se consolidaba en esas tierras altas.

6.1.6 COMUNICACIONES EXISTENTES Y ESPACIO PÚBLICO

Es necesario volver a mirar el acuerdo de 1939, pues se reglamentó con miras a formar el plan regulador. Su intención respecto a las vías fue establecer una jerarquización, tímidamente bosquejada en el Medellín Futuro. Se decretaron anchos para avenidas, vías principales, secundarias y residenciales. Ya se podía leer en el plano de 1944 esta intención como se ve al occidente, en los barrios Laureles y la Bolivariana.

El diagnóstico de Wiener y Sert al respecto presenta una larga lista de los inconvenientes que ofrecía la malla vial de Medellín en 1950, algo que poco tenía que ver con el ideal de un sistema arterial de un organismo viviente.

El peso que adquirió en la estructura urbana de Medellín el antiguo modelo basado en la construcción por manzana se oponía al diseño de nuevas avenidas, y evidenciaba en el centro de la ciudad un aparato inoperante para el tráfico mecanizado. Pero su énfasis principal lo dirigieron a la necesidad de un eje directo de circulación norte-sur, que corriera a lo largo del río pues era inoperante la forma de relacionar los municipios del valle entre sí.

El tráfico de la ciudad era lo más inadecuado; con el aumento de población y de actividades al otro lado del río, los puentes eran insuficientes, el trazado de las nuevas urbanizaciones de formas circulares con amplias calles no ofrecía seguridad al tránsito y por el contrario aumentaba el costo de su construcción y mantenimiento, se necesitaba una reestructuración; los consultores adoptaron una decidida posición crítica al respecto, pues eran conscientes, que se proyectaba una nueva ciudad. Finalmente plantearon la inquietud de los escasos estacionamientos disponibles en el centro de la ciudad.

El concepto de distribución de la malla vial para los seguidores de los principios del CIAM estaba íntimamente unido a las comunicaciones. "Si uno de ellos presenta desorden y falta de coordinación, da como resultado el desorden del otro"⁸.

La ciudad colonial había dejado la plaza central y se había transformado a finales del siglo XIX, cuando se le denominó parque Berrio, del mismo siglo se heredaron algunas plazoletas y el parque de Bolívar, el Medellín Futuro desarrolló el Bosque de la Independencia, la plaza de Cisneros, el paseo de los Libertadores, la plaza de la República. De esta manera la ciudad de mediados del siglo XX debía concretar proyectos que alcanzaran la nueva dimensión de la ciudad, pues ya los barrios y urbanizaciones se encargaban de dejar los equipamientos correspondientes a un nivel parroquial. Fueron esos proyectos para el esparcimiento y el deporte los que había reservado la administración municipal de los años cuarenta como espacio público, manteniendo en el centro los espacios cívicos, con ello la ciudad iba caracterizando su desarrollo urbano.

6.1.7 ARQUITECTURA

Firmas como H. M. Rodríguez e Hijos, Viera Vasquez Dothee, Arquitectura y Construcciones, entre otras, se encargaron de aportar la imagen de la ciudad de mediados de siglo. Aquella arquitectura que en Sur América denominamos republicana, con presencia de composiciones clásicas, pero distribuidas con las libertades eclecticas y románticas de los principios de siglo, aproximaciones a expresiones de un *art decó* elaboradas con sabias distribuciones del ladrillo, se dispersan por la ciudad, el nuevo barrio Laureles, con su trazado circular, recoge un amplio repertorio de casas con formas románticas, a la manera de los barrios jardines que se repitieron en América. Sin embargo repentinamente las fabricas alcanzan las continuas y limpias fachadas de formas más modernas, que luego irrumpen en las viejas casonas del centro, estrechando sus calles.

La ciudad había ganado, había logrado una nueva imagen desde aquellos principios de siglo cuando los ingenieros tomaron cartas en el asunto, cuando la estética fue preocupación de sus dirigentes, cuando la élite, los comerciantes e industriales buscaron las comodidades que la nueva tecnología podía brindarles, cuando los intelectuales de la ciudad discutieron desde sus escritos sus preferencias por unas u otras formas. Por ello Wiener y Sert en el informe del estado existente de la ciudad afirmaron: "En la época, Medellín estaba configurada de una forma armónica. Sus construcciones, sus calles tenían escala humana. Las construcciones tenían estilo neoclásico. Había pocos edificios modernos. La ciudad tenía una configuración urbanística definida"⁹

⁸ "Reporte del plan piloto de Medellín".

⁹ Departamento Administrativo de Planeación. Revisión de la planeación y del desarrollo de Medellín y de su área metropolitana. Informe de las jornadas de trabajo con el asesor José Luis Sert. Medellín, 1977. Mimeoógrafo.

Los avances de la tecnología no habían penetrado, la construcción era aún rudimentaria; de allí la extensión de la ciudad con sus bajas arquitecturas. Esta condición que tendría gran significado en la ejecución del proyecto del plano regulador, pues si por una parte se afrontaba déficit de vivienda, sobre todo en las clases medias y bajas, por las otras los sistemas constructivos, y junto a ellos las empresas constructoras carecían de los recursos para implementar nuevas arquitecturas como las prefiguradas por los consultores.

Con la transcripción de un pie de pagina correspondiente al plano de análisis de las etapas de crecimiento de la ciudad, publicado por la revista *Pórtico* en septiembre de 1950, terminamos la descripción de la ciudad que requiere una intervención, para la era mecánica:

El caos entra en la ciudad, no hay relación de ninguna clase entre vivienda, industria, vías, zonas de recreo, escuelas, etc. Se presentan problemas de circulación, malos servicios, mala explotación del suelo, urbanizaciones inconexas. Problemas y más problemas sin resolver; el organismo ciudad necesita remedio, hay que aliviar su situación, se necesita un plan de trabajo, un medio de revivir la forma y la función perdidas. PLAN DE CONJUNTO. ¿Una ciudad?

6.2. PLAN PILOTO DE WIENER Y SERT

El plan piloto propuesto por la firma red, de Paul Lester Wiener y José Luis Sert, ofrecía directivas generales para la reorganización de la ciudad de Medellín y su crecimiento, teniendo en cuenta las condiciones particulares de esta.

La ciudad había adquirido mayor complejidad al finalizar la década de los cuarenta, Sus fracciones consideradas al margen del desarrollo del área propiamente urbana, por más de 250 años establecían una realidad a tenerse en cuenta. Para entonces se presentaban nuevas posibilidades de expansión en los intercios de estas, superficie claramente delimitada por elementos geográficos. Este occidente se proyectaría con las tensiones provocadas por la ciudad del otro lado del río, con las fracciones, y en sentido perpendicular, con los núcleos del sur y del norte del valle de Aburrá.

Como se ha podido determinar en este estudio, la validez de entender el valle de Aburrá como un eje determinado por una geografía, que le otorga principio y fin y que le proporciona variadas opciones de ocupación, se percibió desde la Colonia y luego Wiener y Sert la retomaron en el concepto de área metropolitana. El perímetro se estableció sobre la cota 1.600, determinando una superficie de 14.800 hectáreas. La población existente en 1949 alcanzaba los 250.000 habitantes, y su proyección, los 700.000 habitantes. El tema del perímetro, con todas las ambigüedades que había traído para Medellín, en este caso

mantenía los límites con sentido lógico; así mismo, se continuó la vocación natural de los suelos y se procuró controlar las zonas susceptibles de erosión.

La valoración de las condiciones climáticas del Valle determinó usos y proyectos específicos, pues "el aspecto del valle es de gran belleza" comentaban los consultores. Pero el problema más importante que había que resolver eran las inundaciones del río y la erosión del suelo.

6.2.1. ZONIFICACIÓN

Los usos futuros del área metropolitana fueron clasificados de acuerdo con las cuatro funciones principales del urbanismo: habitar, trabajar, recrear y circular, instauradas como estándar internacional por el CIAM. Como guía del plan se estableció la segregación de tales funciones y la eliminación de las áreas de usos mixtos. Si la zonificación tenía éxito, dejaría el valle en capacidad de proveer cualquier expansión futura, urbana o suburbana.

En general, el plan respondió a las expectativas existentes, respecto a la localización de usos. Se respetaron la ubicación y el manejo de las superficies residenciales, hasta donde lo permitió la concepción de los componentes de este nuevo orden, pues resultaban favorables las relaciones entre condiciones de clima, topografía y comunicaciones de la ciudad existente. Se proyectaron las áreas residenciales por el sistema de unidades vecinales. El comercio de mayor volumen se reservó para vías de servicios, las cuales corrían paralelamente a las arterias: estas solo albergaron talleres de tipo pesado. El centro, como lo mandaba la historia de la ciudad, debía mantener oficinas y servicios institucionales con algunas viviendas entremezcladas, pues no se presentaban incompatibilidades. Las grandes industrias, esparcidas por todo el valle, se concentrarían al sur, pues los vientos predominantes corren en sentido norte-sur, lo que ayudaría a preservar las calidades ambientales. Otras más pequeñas, donde se habían establecido las industrias importantes, se mantuvieron y reorganizaron. Las de menor tamaño se localizarían en las proximidades del río, cercanas a zonas de servicios, a la misma línea ferroviaria y al río, delimitadas por cinturones verdes.

6.2.2. HABITAR LA SECTORIZACIÓN.

La sectorización se aplicó para Medellín. En cuanto recurso de planeación desarrollado por Le Corbusier para el caso de Bogotá, consistió en "una adecuación evidente de la aproximación realista a los caracteres

geográficos, amasados con la teoría vecinal anglosajona"¹⁰. La propuesta realizada para Medellín varió ligeramente la idea desarrollada para Bogotá. La unidad urbana mayor sería el sector vecinal. Se estableció una nueva medida de unidad semejante a la *cuadra* predominante en el plano existente hasta entonces, muy pequeña para el nuevo ideal de unidad residencial. Ninguna calle directa atravesaría la unidad. Cada sector se subdividiría en unidades urbanas más pequeñas, llamadas vecinales, que contaban con características típicas. Estas unidades estarían limitadas por una vía de tráfico rápido, paralela al área comercial y de negocios; al lado opuesto se establecerían servicios comunales, tales como la iglesia, la escuela, el centro de salud, bordeando una faja de parque. A la parte central del occidente de la ciudad se le asignaron diversidad de viviendas, dependiendo de su valoración respecto al sector y la ciudad.

El comercio de barrio se localizó sobre vías de baja densidad de tráfico, casi todas ellas sobre los parques lineales que bordeaban las quebradas. Las vías primarias dividían la unidad y los parques lineales, establecían relaciones entre unas unidades y otras. El sector vecinal tendría entre 70.000 y 80.000 habitantes y la unidad entre 5.000 y 10.000 (ver ilustración 70).

Para el centro de la ciudad se previeron edificios de apartamentos con mayores densidades, dado el alto costo de la propiedad.

Cada grupo de unidad vecinal formaba un distrito, que se encargaría de ofrecer servicios sociales a mayor escala, conformando núcleos separados.

6.2.3. PARQUES Y ZONAS VERDES

Esa belleza del valle; fue motivo de exploración, pues con ella se recreaba la medida calculadora que estableció índices metro a metro. El río Medellín debía conformar un continuo verde, con las quebradas que a él confluyen, beneficiando así un mayor número de unidades vecinales. La idea central del proyecto al borde del río era relacionar las dos ciudades a partir de unos servicios a la comunidad y así sobrepasar el fraccionamiento que ocasionaba el río.

Sobre las laderas de los cerros se requería un tratamiento de control de la erosión, debían ser arborizados para conservarlos como parques. Parques típicos de ladera debían reservarse para los cerros de Nutibara y el Volador. Sobre el costado de la ladera oriental el municipio debía comprar terrenos para controlar la demanda,

¹⁰ Folleto de la Exposición, "Bogotá 1950. Plan Director De Le Corbusier". Proyecto y realización Rodrigo Cortés. Bogotá, Octubre de 1983.

prever la carretera y demás necesidades del sector. Los campos de recreo y deportes se planearon como parques lineales, bordeando el río y las quebradas para no consolidarlos dispersos como puntos.

Así mismo debería reforestarse la zona inmediata de la industria del sur, al oeste del río. La zona industrial debía quedar separada de las zonas residenciales mediante cordones arbóreos.

Los proyectos para el centro preveían espacios verdes en su interior: los bulevares de Junín-Bolívar remataban en una plaza en La Alpujarra; extendiéndose así el área central. La avenida La Playa adquiría mayor peso rematando en un parque sobre el cerro El Volador (se propuso como jardín botánico). En síntesis, las medidas se orientaron a "preservar, mejorar y extender la belleza natural del sitio".

6.2.4. TRABAJAR

La zona industrial, como ya se mencionó se separó de las zonas residenciales mediante cordones arbóreos, la propuesta mantuvo parcialmente las vocaciones existentes. El centro con su proyecto de extensión aumentaría las áreas de prestación de servicios, concentración que se incrementaba aun más por la cercanía al centro administrativo. Algunas áreas se reservaron para servicios a la ciudad, como en el caso de la nueva estación del ferrocarril, con las bodegas correspondientes y el mercado, situados al norte de la ciudad (ver ilustración N. 69).

Al cubrir necesidades de diferentes escalas los desplazamientos dentro de la ciudad se reducirían. La racional ubicación de la industria mejoraría la circulación y el impacto ambiental y en general la funcionalidad de la ciudad. Las mejoras de la comunicación dentro del valle, a través de un eje continuo, junto con la distribución de las unidades vecinales disminuirían también la congestión hacia los lugares de trabajo.

El centro de la ciudad mantendría su condición de comercio y oficinas, que se complementaba con el nuevo centro administrativo y cultural proyectado sobre el borde del río.

6.2.5. CIRCULAR

Se propuso, conforme a los dictámenes del CIAM, una jerarquización vial, pues las vías debían constituir elementos de ordenamiento urbano y, por tanto, llevar a condicionar los usos del suelo. Se hacía obligatorio establecer vías de servicios dentro de los barrios para acercarse a la vivienda; las colectoras recogían el tráfico

de uno o varios barrios; las rápidas, de tráfico denso con pocas intersecciones. Por cada vía arteria, paralelamente surgían dos vías de servicios.

El esquema general reubicó la línea del ferrocarril paralela al río. La propuesta como premisa retomó el control de las aguas del río Medellín, lo que permitía construir una carretera que corriera a lo largo de la ribera oeste, espina dorsal del sistema vial. La circunvalar ejercía el contrapeso sobre los dos sentidos básicos de tráfico.

El proyecto reinterpretaba las afectaciones generadas por el cambio de la vida moderna. La experiencia de asumir un plan que recogía básicamente la vivencia de una industrialización europea; ocasionaba un salto en el vacío, sin una arquitectura aún predominantemente moderna, se retoma una nueva espacialidad. Si el Viejo Continente vivía condiciones de lamentos y quejas por la situación en que se encontraba la ciudad, entonces las transformaciones de la ciudad americana serían guiadas por las ideas de aquellos europeos que soñaban al creer que habían encontrado la forma de corregir excesos. La ayuda consistía en predeterminar un funcionamiento del organismo con técnicas moderadas, para que se manejara un orden sobre el capricho.

6.2.6. CENTRO CÍVICO

En 1951 el VIII Congreso del CIAM se llevó a cabo en Hoddesdon. La temática se concentró en el estudio del centro, del núcleo de las ciudades. En 1955 la Editorial Científico Médico de Barcelona publicó las memorias de este evento con el título el corazón de la ciudad. José Luis Sert como presidente, tuvo a su cargo la presentación de la publicación, que llamo "centros para la vida de la comunidad." El sentido de profundizar en centros cívicos, espacios de la vida común, se presentaba entonces como tempestivo y necesario, en la tarea europea de reconstruir la ciudad, bien por los estrados de la guerra o porque aquellos se encontraban "caducos, estériles y desintegrados"¹¹.

Este CIAM se propuso estudiar las características que debían reunir esos nuevos centros, en el marco de establecer unas precisiones que intervinieran estas áreas.

El problema radicaba en la pérdida de las formas y estructuras definidas por la ciudad antigua, cuyo crecimiento se había generado sobre un núcleo central, que a menudo era el factor determinante de aquellas formas.

¹¹ "El corazón de la ciudad. Por una vida más humana de la comunidad". Memorias del CIAM de Hoddesdon, julio de 1952. A cargo de: E. N. Rogers, J. L. Sert y J. Wyrwhitt., Barcelona, Editorial Científico Médico, 1955.



La tarea realizada por el congreso se dedicó al análisis y aclaración de conceptos acerca del corazón de las ciudades. Dentro del material que conformó el paquete de casos de estudio de propuestas realizadas por los seguidores de la arquitectura moderna, participaron por Latinoamérica: Lima (Perú), Bogotá, Tumaco, Cali y Medellín (Colombia), Caracas (Venezuela), entre otras. (ver ilustración 72).

En este contexto el trabajo elaborado por Wiener y Sert en Medellín constituyó, en cuanto a la propuesta del centro de la ciudad, un campo de experimentación sobre una realidad.

Es preciso tener en cuenta las apreciaciones sobre la selección correspondiente a la publicación, pues apuntaba a presentar las soluciones más adecuadas para ilustrar los diversos tipos de núcleos.

Dentro de estas circunstancias el valor de los edificios comerciales y cívicos del centro de Medellín ameritó para los consultores un cuidadoso estudio de esta área de la ciudad. En igual medida se requería de un buen proyecto de manejo urbano pues era la parte "mas congestionada de la ciudad y el sector representativo del orgullo cívico y emprendedor"¹².

En razón de diversas valoraciones se consideró una extensión del centro. Se seleccionó entonces el sitio ocupado por la estación del ferrocarril (que se trasladaba a un área de servicios), incluyendo sus áreas anexas, porción de superficie que se extendía hasta el río, donde se prevén también áreas verdes que se extendían hasta el centro. La intención era recrear los edificios públicos y privados de diversas alturas entre áreas libres. Es preciso recordar la idea de la arquitectura como objeto tan determinante en la concepción de la ciudad del CIAM.

El centro cívico albergaría los edificios públicos como la biblioteca, el museo, las salas de conferencia y exposiciones, el teatro, el auditorio al aire libre, los edificios de oficinas municipales y de gobierno; una plaza y un paseo que se extenderían desde la avenida Cundinamarca hasta la orilla opuesta del río, rematando en el cerro Nutibara, que como ya se explicó, se transformaría en parque. Sobre las edificaciones fue preciso advertir: "si se construyen de una manera suelta no relacionadas, no entrarían significativamente en el tamaño de un nuevo Medellín"¹³.

Sin embargo el proyecto del centro cívico no terminaba en el listado de edificaciones y usos, pues debía trascender todo ello y configurar la vida cívica de la ciudad.

Este nuevo sector se uniría con el centro existente por medio de calles comerciales como las avenidas Junín-Palacé y Bolívar, las cuales mediante la aplicación del plan debían arborizarse. Para compensar la extensión

¹² Reporte del plan piloto de Medellín.

¹³ Pórtico, p. 41.

del centro, y dar sentido monumental a esa nueva área se proponía una plaza pública, sitio apropiado para una nueva e importante iglesia, "ocupando un lugar similar en este lado de la ciudad como la catedral lo hace en el otro lado de Junín" ¹⁴ (ver ilustración 71) . Quedaban para el plan director los detalles finales del área central como la labor mas importante (ver ilustración 72).

6.3. LA CIUDAD DE 1977

Para la década de los setenta el occidente se había consolidado a partir de las urbanizaciones proyectadas en los años cuarenta, que determinaron en una considerable proporción la estructura de la malla urbana de la otra banda del río. Nuevos colegios, diversidad de campos deportivos, complementados con almacenes por departamentos satisfacían las necesidades de los barrios que compartían estas actividades con las residencias.

Se inician proyectos de conjuntos de vivienda que no superan sin superar los cuatro pisos, con excepción del centro de la ciudad que mantiene la construcción de torres con proyectos tanto de oficinas como de residencias, pues se califica la mano de obra y los particulares encuentran posibilidades de buenos negocios en el sector de la construcción, igualmente pequeñas industrias entran a competir en el mercado de los suministros de los materiales con menores costos que los importados, mejorando así las condiciones de la construcción. El impulso de este sector en gran medida se logro por las políticas que adopto el estado colombiano a partir del programa de Las Cuatro Estrategias, en el cual se adoptaron medidas desde los diferentes campos que incidían en el ramo.

Sin embargo la escasez de vivienda se aumentó, los asentamientos ilegales cobraron fuerza, las soluciones de vivienda con financiación del Estado no lograban cubrir el déficit, la prestación de servicios del municipio se incrementaba pero igualmente no alcanzaba a cubrir las demandas exigidas, la dispersión de la ciudad tomaba fuerza. Esta ciudad de los años setenta podemos apreciarla en la ilustración 74.

6.3.1. ZONIFICACIÓN

En 1950 el director de la Oficina de Plano Regulador, le solicito al alcalde la colaboración de las entidades de educación, salud, etc., para llevar a cabo la distribución del equipamiento conforme lo sugerido por el plan y que ocuparía diferentes sectores de la ciudad, pues una vez ocupado se haría imposible adquirir o permutar los predios para los equipamientos comunales. En los años setenta la situación no había cambiado, el

¹⁴ *Ibid.*

equipamiento no llegó a feliz término, con las consecuencias de concentración de servicios en unos sectores y escasez en otros.

Tareas que se requerían por parte del municipio para lograr objetivos precisos, para prefigurar un *zoning* que asegurara la funcionalidad de la ciudad, no se concretaron como en el caso de la adquisición de predios, el control de costos y ocupación del suelo. Las mismas intenciones de planificación sectorial generaron una dispersión de la distribución de los usos que se alejaba del sentido de prestación de servicios planteado por las unidades vecinales.

El centro mantenía la predominancia respecto al comercio, pero confirmaba la tendencia, aún sin consolidar, de fortalecer los ejes comerciales, los cuales se habían iniciado adyacentes a las calles más viejas de la ciudad, sobre el sentido oriente-occidente, con más auge sobre el occidente de la ciudad; donde se incrementaba la vivienda y se perfilaban también ejes norte-sur, con heladerías, panaderías, y en general abastecimiento del comercio local.

Poco a poco los municipios del valle especializan sus actividades cada día adquieren más dependencia uno de otro; paralelamente, la dispersión crece, lo que exige mayor capacidad de comunicación entre el valle. Era necesario acercar el sur y el norte, el oriente y el occidente.

Distintas respuestas surgen en la ciudad. Es el caso del proyecto cultural que lideró en Coltejer en 1973 la compañía de textiles de mayor tradición en Antioquia con el fin de modernizar y revitalizar el centro histórico de la ciudad. La propuesta de mayor trascendencia en este sentido la proclamó Coltejer con el concurso que lanzó a nivel nacional para la realización del proyecto arquitectónico del edificio de oficinas para su sede en el mismo centro de la ciudad. Hoy en día el remate de la torre en forma de dos agujas gemelas simboliza no sólo el edificio de una empresa textil, sino a la ciudad misma. El proyecto le produjo mejoras al centro pues permitió la peatonalización de vías centrales.

En cierta forma este proyecto de revitalización del centro respondía a la pugna generada por las medidas aprobadas por el Concejo municipal desde 1968 para la realización del proyecto del centro administrativo que se denominó La Alpujarra, el cual respondía a las recomendaciones del plano regulador, de habilitar esas tierras contiguas al río Medellín, (antiguos ejidos de la ciudad), junto con las tierras ocupadas por las terminales del ferrocarril, (que se debían trasladar).

Las descripciones de la situación que vive la ciudad adquieren ese tono contradictorio que rige la transformación de la ciudad en las últimas décadas, pues por un lado se trabaja con improvisaciones la zonificación de la ciudad y por el otro se encauzan esfuerzos como el de la Alpujarra para condicionar la

zonificación del área central de la ciudad, al amparo de la aplicación del plano regulador de la ciudad y de la continuación de un proceso de modernización.

6.3.2. HABITAR

En 1977 Medellín contaba con 1.300.000 pobladores, con un incremento anual de 50.000 habitantes que exigían 9.000 viviendas nuevas por año. La Oficina de Planeación establecía como límite de densidad global 200 habitantes, índice que se ajustaba a 1.600.000 de ciudadanos con el agravante de que la ciudad se saturaría en la siguiente década (con los incrementos de 4,5% anual se alcanzaría este momento crítico en 1983).

La vivienda en 1976 se encontraba distribuida de la siguiente manera:

La comuna 1 nororiental se desarrollaba sobre un crecimiento de invasión, con densidad que superaba 284 hab./ha. La comuna 2, noroccidental, con invasiones desde el año 1960 y con proyectos del ICT (entidad del Estado) a partir de 1970, arrogaba densidades de 167 hab./ha. La comuna 3, La Candelaria, centro tradicional, presentaba densidades de 173 hab./ha. La comuna 4, América Occidental, contaba densidades de 160 hab./ha. La comuna 5, El Poblado, apenas alcanzaba los 23 hab./ha. La comuna 6, Belén, presentaba 109 hab./ha, y la comuna 7, barrios periféricos, habitada por clases populares, alcanzaba 57 hab./ha.

En las laderas los crecimientos no tuvieron control. La vivienda popular conformó barrios donde se presentaban problemas para la dotación de servicios, pues en un principio el municipio trató de controlar la situación negando los servicios a quien no tuviera licencia de construcción, pero los enfrentamientos de los empleados públicos con los habitantes de estos sectores, y las improvisaciones a las que recurrían los interesados que de todas formas se beneficiaban del servicio se convirtieron en presiones que obligaron a abandonar las estrictas medidas de control del municipio.

El CIAM había concebido la vivienda manteniendo los conceptos higienistas del siglo XIX, con nuevas alternativas para su localización y distribución del espacio verde. Antes de la promulgación de la Carta de Atenas el grupo de arquitectos de los Congresos llamaba la atención sobre las condiciones de los barrios de los menos favorecidos, años más tarde en las denuncias de la Carta, también describieron la situación; "Así, el suelo de las ciudades, los barrios de viviendas, los alojamientos se distribuyen, según la ocasión, al azar de los intereses más inesperados, a veces, más bajos,¹⁵". Medellín se vio así atrapado en tales situaciones casi medio siglo después.

¹⁵ Le Corbusier. PRINCIPIOS DE URBANISMO.

La infraestructura de la ciudad se quedó corta también, el río se controló con la canalización que superó el recorrido sobre el propio Medellín, pero el alcantarillado y el acueducto requerían nuevas inversiones. El transporte urbano de servicio al público se prestaba por medio de buses, mediante concesiones a empresas particulares. Las rutas establecidas, más pensadas para beneficio del contratista que para el usuario, no se prescribieron con sentido racional. El centro sufría las consecuencias de un control permisivo de la administración municipal, que permitía el acceso de los buses al centro para transferencias, sin ofrecer alternativas de solución diferentes.

Al finalizar la década de los setenta se empezaron a plantear proyectos de vivienda con comercio al occidente de la ciudad sobre la vieja salida a Santa Fe de Antioquia y en las proximidades del río, pues con las obras de canalización se habilitaron estas tierras, la Compañía de Seguros Suramericana planeó y realizó un complejo proyecto de usos mixtos y el gremio de los constructores levantó un edificio para su sede al occidente de la ciudad. Estos proyectos lograron gran incidencia de calidad urbanística y arquitectónica, y le dieron un nuevo carácter a la ciudad, acercándose más a ese sueño de Wiener y Sert de las unidades vecinales, aunque sin las estrictas determinantes funcionales de aquel ideal.

Otros barrios, también cercanos al río, recibieron de algún modo el reflejo de los proyectos del plano regulador, pues se creó conciencia de la necesidad de empezar a escalar alturas en estas zonas; así los propietarios de lotes reservaron para su momento adecuado las tierras. También se evidenció el requerimiento de vías de acceso con continuidad de los barrios para estos sectores, pues el oriente padecía las consecuencias de esa incomunicación.

6.3.3. TRABAJAR

La zona industrial señalada por los consultores se había modificado y hasta ese momento no se habían propuesto nuevas áreas para tal fin. En la medida en que se controlara parcialmente la contaminación, los técnicos perdían el temor a seguir admitiendo industrias dentro de la ciudad.

La localización de la industria, problema delicado de manejar dentro de un valle estrecho, no mantuvo las propuestas del plan regulador. Las tierras del sur adquirieron mayores costos. La vacilación de Planeación permitió la ubicación de nuevas estructuras al norte del valle la consecuencia, una ciudad con altísimos grados de contaminación; recuérdese la predominancia del sentido de los vientos norte-sur.

El incremento de la población, el mayor auge de Medellín, y a su sombra los municipios del valle de Aburrá, atrajeron condiciones mayores de centralización del funcionamiento del departamento con el respectivo impacto para Medellín, que si por una parte aumentaba el comercio por otra la congestión en la ciudad se dejaba sentir.

6.3.4. RECREACIÓN.

Se fortaleció la zona de deportes del costado occidental (Coliseo Menor, 1967: Piscinas Olímpicas, 1970, Coliseo o Polideportivo 1974), también por esta década se construyeron dos unidades deportivas en barrios.

En 1974 se inauguró el parque Norte que junto al campus de la Universidad de Antioquia y del Jardín Botánico (antiguo Bosque de la Independencia) conformaban una masa verde comparativamente significativa dada la baja relación de áreas verdes de los habitantes, pues Jorge Restrepo en 1975 habló de 5.7 metros cuadrados por habitantes en Medellín. En el área metropolitana se emprendió la construcción del el parque Tulio Ospina en 1.973.

Muy pronto, para los años sesenta, las zonas señaladas por el plano regulador para parques y reservas de protección de las quebradas y cañadas se vieron invadidas¹⁶. El control de la erosión de las laderas no se realizó y por el contrario, con las invasiones de vivienda, la situación se agravó. Al borde del río tampoco hubo parque, pero si hubo vías.

Los informes de principios de los años ochenta evaluaban de forma absolutamente negativa las intervenciones en este sentido¹⁷. El proyecto de Wiener y Sert se había quedado en los anaqueles de Planeación y los ciudadanos reclamaban parques.

El área metropolitana en los últimos años, con ayuda de la empresa privada, poco a poco ha ido ganando espacios de recreación, tan escasos en la ciudad.

6.3.5. CIRCULACIÓN.

Al finalizar 1970, el Departamento Administrativo de Planeación evaluó el estudio básico para el Plan Vial de Medellín.

¹⁶ En FAES se conserva el archivo de Jorge Restrepo Uribe. Un estudio que él hizo para valorización de Medellín concluye con esta afirmación.

¹⁷ Varios artículos de Viviescas, Fernando, "La recreación urbana y su espacio en la ciudad colombiana", en BOLETÍN DE ANTROPOLOGÍA. REVISTA DEL DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGÍA DE LA U. DE A. Vols. 17, 18 y 19. Medellín 1983.

Este informe se basó en problemas absolutamente técnicos de manejo de flujos, y de los aspectos de funcionalidad de la malla vial de Medellín; además anota referencias a la propuesta por el plano regulador y no refleja una idea estructurada de la ciudad como lo habían determinado los consultores.

Sobre esto se definió el proyecto que debía llevarse a cabo, con circunvalares, intersecciones, jerarquización y sobredimensionamiento vial. Si bien el plan aliviaba el tráfico en algunos sectores de la ciudad no ayudó a consolidar la estructura que tanta dispersión implicaba en aquel momento; y por el contrario, eliminó posibilidades de grandes beneficios para la ciudad propuestas por el plano regulador, como el proyecto de parque al borde del río, con su ampliación que tocaba el mismo centro cívico.

La jerarquización vial sobre los barrios perdió la escala de desenvolvimiento de la ciudad, se ampliaron vías sobre los separadores verdes o sobre los antejardines, se sobredimensionaron avenidas como San Juan al igual que la misma circunvalar al incursionar el centro. Se concibió un plan que, como se insinuó anteriormente concentro flujos sobre el área central, saliendo mejor librado el occidente, pues logro fluidez y permitió el acceso a terrenos sin urbanizar, con menores traumatismos que sobre el área central.

Valorización realizó estas obras, se construyeron avenidas, se rectificaron calles, se llevó el ensanche al sur y se continuo el de occidente; los municipios del valle ganaron comunicación entre ellos.

6.3.6. CENTRO CÍVICO

Durante 1968 se aprobó la reserva de los lotes y la construcción del nuevo centro administrativo, el proyecto de la gobernación salió a concurso.

El plano regulador determino el traslado de la terminal del ferrocarril para liberar las tierras para el centro administrativo, este espacio junto con la plaza de mercado al norte, albergo todo el sentido de modernización de la ciudad en los años veinte. El edificio de la estación se conservo dadas sus valiosas calidades arquitectónicas, la plaza de mercado se desplazo y el espacio público que había acogido las manifestaciones políticas durante medio siglo, dedicado al ingeniero Cisneros desapareció, igualmente la Avenida San Juan se ensancho, aislando al nuevo centro cívico del entorno de Guayaquil y del río Medellín.

El centro tradicional requería mejoras pues los desalojos de los edificios de gobierno dejarían un vacío y una historia que mantener, y las vías que se ensanchaban proyectaban nuevas normas de edificación que permitían mayores alturas para la construcción, lo cual modificaba también la escala urbana de la zona central.

Los proyectos de La Alpujarra, como se denominó el centro cívico, que se pondrían en funcionamiento en los años ochenta, concibieron una plaza conformada por torres que hoy en día se utilizan más como *hall* que con el sentido de foro que concibieron Wiener y Sert para el lugar. Así Medellín fue perdiendo espacio público como lo anotaría José Luis Sert en la evaluación del plan.

6.4. REVALUACIÓN DEL PLAN EN 1977

En 1977, el 28 de noviembre y el 9 de diciembre se reunió un grupo interdisciplinario de las oficinas del Departamento Administrativo de Planeación y Servicios Técnicos (entidad responsable de la planificación urbana de Medellín), con funcionarios del ente encargado de la planificación del área metropolitana del valle de Aburrá; su objetivo apuntó a una evaluación de los principales aspectos de la planeación y del desarrollo físico, social y económico de la ciudad y su área metropolitana.

El plan piloto adoptado en 1951 se sometió a una revisión de sus lineamientos, junto con la elaboración del plan director. Este fue aprobado por el Concejo municipal mediante Acuerdo 92 en 1959; el supuesto para su elaboración era que "debía" recoger los aspectos básicos del primero. La conclusión central de la evaluación de 1977, en síntesis, fue que ya para 1959, la administración municipal y las directivas de Planeación "fueron perdiendo la visión de conjunto en los planes y se fueron desviando de las directrices originales"¹⁸.

Para entonces la aplicación del plan director de la ciudad se realizaba de forma sectorial. Para el asesor fue motivo de desconcierto que después de 27 años no se hubiera actualizado el plan de forma global, igualmente llamó la atención de Sert la falta de claridad de las directivas del Plan para diferenciar los aspectos en que se permitía cierta flexibilidad, y los que exigían rigidez, los cuales no podían haberse irrespetado.

Sucesivamente en los diversos modos de aplicación del plan encontramos el anacronismo, expresado por Sert en los siguientes términos: "se conserva en general (el concepto); sin embargo, al observarlos en detalle se notan modificaciones importantes". Es el caso de los usos del terreno, el centro cívico de La Alpujarra, el desarrollo del comercio, la extensión del centro de la ciudad. La suma de estas situaciones comprometió a Sert con esta afirmación: "la estructura urbana de Medellín se ha alejado de sus valores originales"¹⁹.

¹⁸ "Revisión (...)", p. 6

¹⁹ *Ibid.*

El documento de la revaluación del plan recoge aspectos básicos con un análisis crítico ante la situación de los cambios físicos de la estructura urbana. Sobre esta confrontación de la aplicación del plan con el proyecto mismo, amerita detenemos en algún suceso significativo.

El documento de la revaluación retoma cada uno de los aspectos más significativos del plan; en cuanto a la zonificación, el profesor Sert manifestó que en términos generales esta se había ajustado a la propuesta, pero que en la realidad concreta había perdido valores.

No fue claro para el asesor la distribución del comercio de la ciudad, pues obedecía a una arbitrariedad sin correspondencia con unos claros objetivos planificadores.

En relación con la aplicación del plan vial retomó una posición bastante crítica; opinó que tanto el esquema como la estructura general "se aparta fundamentalmente del que se proponía en el plan piloto. El plan longitudinal de vías a lo largo del valle, con vías de enlace transversal ha ido sustituido por un trazado radial de vías que convergen hacia el centro de la ciudad. Como consecuencia, solo se generan grandes congestiones de tráfico en el centro y se produce la destrucción de importantes espacios urbanos al atravesarlos con vías de gran tamaño".

En los barrios residenciales se manifestaba la ausencia de una jerarquización vial. Inquietó a Sert que todavía los técnicos y políticos que elaboraban los proyectos urbanos y los aprobaban no reconocieran los valores geográficos del valle, y no solo se sacrificaran los "privilegios de una naturaleza exuberante sino que se destruyeran". Medellín había perdido calidad en su medio físico por falta de siembra de estructuras arbóreas y perdía aun más al destruir antejardines para ampliar vías vehiculares, sacrificando el medio para los residentes del sector y para el ciudadano común que frecuenta esos sectores.

Todo plan exigía mayor continuidad y presencia de los gestores y seguidores del proyecto. Sert no pudo concebir la falta de una discusión con el público, pues era una premisa indiscutible; en un plan solo se asegura su aplicación con la previa aceptación de la comunidad.

Respecto al crecimiento conceptuó que Medellín no estaba saturada. No importaba que el 80% del suelo estuviera ocupado pues era susceptible de densificar mediante una mejor utilización de la superficie del suelo. En esos términos la infraestructura urbana estaba "subutilizada"; al respecto concluyó que se debía densificación la población, pero que sin embargo eran indispensables una "gran planificación y un estricto control del desarrollo urbano".

El Departamento de Planeación había estado trabajando en los últimos años sobre la idea de conformar centros de barrio, propuesta que para el profesor Sert podía resultar contraproducente por la falta de prever una adecuada ubicación. En su concepto la clasificación admitía mezclas de uso.

Se trató el caso de Guayaquil, pues era evidente que con los cambios de uso se venía desarticulando este sector. Sert defendió radicalmente la no destrucción del barrio. Esa situación de actividades aisladas, que presentaba el Medellín de 1977, demandaba buscar en las zonas residenciales y de parques el equilibrio que se había perdido.

La posición extrema de Sert, en cuanto a las salidas de la problemática de entonces, buscaba en todo sentido actuar sobre el desorden y el destrozo de los espacios urbanos (producido en un alto porcentaje por las vías sobredimensionadas). En su opinión los proyectos importantes debían ser concebidos con criterios humanos y estéticos, es decir, con conceptos de calidad. "Las reglamentaciones solo se harían efectivas mediante herramientas de control apropiadas y mediante la creación de una conciencia social de la comunidad".

Sert entendía el sector urbano compuesto por el barrio, comunidades y comunas. El barrio es la unidad urbana básica (próxima a la parroquia) con población de 10.000 habitantes. Para 1977 este concepto no coincidía con la realidad. La comunidad estaba integrada por varios barrios cuya ubicación y conformación debía proporcionar condiciones de integración urbana entre ellos. Toda comunidad debería estar dotada de "Ciertos servicios y comercios; pero esto no se cumple a cabalidad". Fue reiterativo y contundente el profesor en afirmar que "la comuna debía estar dotada con todo el equipamiento básico (comercio, salud, seguridad, servicios comunales)".

Manteniendo esta posición crítica sobre supuestos resultados la posición respecto al esquema de sectorización de Medellín fue negativa. Sert no veía una correspondencia entre una realidad social y urbana de los grupos humanos. En la planeación de la ciudad se habían olvidado de las herramientas efectivas aplicables en la configuración de la ciudad. En concepto del asesor "el criterio fundamental para establecer una sectorización es la conformación de comunidades homogéneas. Toda comunidad debe nacer en torno a un espacio urbano básico (generalmente el parque o plaza del barrio) y luego crecer en torno a él. Los servicios comunales se irán ubicando poco a poco en el centro original".

El peligro de un crecimiento sin control, en el que se abandona la escala humana y se rompe el equilibrio original, se vincula con problemas sociales. Decía Sert: "La historia de los pueblos aporta múltiples ejemplos de todo lo anterior".

A continuación se centró la discusión sobre los conceptos del urbanismo "moderno", en el que se plantean como unidades básicas los "grupos vecinales" (máximo 70 viviendas); estos se encierran sobre si mismos y están dotados con los servicios básicos; sus vecinos, en esa proporción de población, se conocen entre sí, lo que permite actitudes de solidaridad. Como unidad superior se encuentra el "precinto peatonal", que estaría dotado con un equipamiento más completo. Por encima de éste se establece el "sector urbano", con una dotación completa de servicios y limitado por vías arterias (de tráfico rápido). Para finalizar este aspecto recordaba: "La sectorización debe estar fortalecida por la estructura urbana, de acuerdo con el siguiente principio: las vías primarias son elementos de separación y los parques lineales de las quebradas son elementos de integración"²⁰.

Sert analizó la situación de la ocupación del suelo en Medellín, la cual correspondía a una alta destinación del terreno pero no alta densidad de población. Debía densificarse la ciudad mediante un óptimo aprovechamiento de los espacios libres y programas de renovación urbana en zonas ya desarrolladas. Era necesario intensificar la vivienda multifamiliar, respuesta rechazada en el medio cultural. Entonces había que buscar soluciones intermedias. Era preciso atender densidades de 600 hab./ha en terrenos planos. Dos criterios estableció reiterativamente el asesor: conformaciones humanas y agradables.

Las soluciones para el manejo de la vivienda debía apuntar a establecer núcleos básicos (como la plaza de pueblo). "Un núcleo elemental siempre tendrá identidad". Era necesario sobre todo un pensamiento desarrollista, tecnicista mantener la calidad de la vida y el equilibrio urbano.

Las dificultades presentes en la estructura de la ciudad, en casi toda el área urbana ocupada, exigían un reordenamiento con planeamiento que involucrara procesos por seguir y desarrollar en función futura.

Respecto a la renovación urbana planteada por el Departamento Administrativo de la ciudad, San Antonio, Estación Villa, Naranjal, otra banda y San Ignacio (área central de la ciudad), opino que "había que estudiar áreas de renovación y no trozos de sectores aislados".

Llamó la atención para que no se prestaran a favoritismos de urbanizadores privados. Se opuso contundentemente al desalojo de población de las intervenciones de renovación urbana, y a la modificación del antiguo trazado reticular; propuso utilizar esa cuadrícula de una forma nueva, haciendo vías alternas para peatones y para tráfico vehicular, y también para la utilización de los centros de manzana.

La Oficina de Planeación de Medellín había llevado a cabo un estudio sobre la comuna de El Poblado, pues era el único sector de la ciudad que se conservaba con áreas verdes y terrenos libres considerables. La reglamentación sólo había permitido, para esta comuna, la construcción de vivienda unifamiliar, con loteos

²⁰ *Ibid.*, p. 31

amplios y baja densidad. En 1976 se estudió una nueva reglamentación. Con la misma densidad que se consideraba tope para la ciudad, esos mismos 200 hab./ha constituían, años más tarde, una densidad media, con un desarrollo urbano que permite mezcla de usos y construcciones moderadas. El estudio propuso también configurar una comuna autosuficiente, dotada con infraestructura vial y de servicios. En opinión de Sert, la plaza del Poblado debía conservarse, en cuanto a las edificaciones en altura no debían superar las copas de los árboles, y no se debía permitir la ubicación indiscriminada de edificios en altura en esta comuna, sino densificar alrededor del núcleo urbano ya desarrollado. Fue claro y conciso en su negativa; respecto a crear una comuna autosuficiente, debía mantenerse la relación de dependencia con el centro, ubicando en esas vías los servicios de tipo comunal, para los cuales se debía reservar el espacio apropiado.

Sobre la temática de zonas verdes y parques, Sert insistió en la recuperación de parques lineales a lo largo del río y las quebradas pues los alrededores del río eran aún rescatables para "el urbanismo de la ciudad". Se necesitaba entonces modificar la vía regional por medio de una construcción asimétrica. "El parque del río sería un sistema o red de servicios sociales, en el que se integren la zona verde, la arborización, las vías, las redes eléctricas, las líneas de acueducto y de alcantarillado. Como complemento urbanístico los terrenos vecinos al parque se construirían en espacios urbanos bien conformados, con mezcla de usos, y con construcciones de buena calidad"²¹.

Sert conceptuó que el centro de la ciudad debía dotarse con más espacios libres y plazoletas para proteger el corazón de la ciudad. Precisa el asesor que el costo del espacio público hay que medirlo sobre el beneficio social que brindan a la comunidad; en esta medida el valor relativo costo beneficio resulta con un precio bajo como inversión. Era preciso también reservar áreas de parque.

En las recomendaciones finales pidió a la administración de la ciudad el control de las viviendas sobre las laderas, enfatizó sobre la necesidad de atender adecuadamente los problemas sociales de empleo y educación y recalcó la necesidad de que el Departamento de Planeación iniciara un reordenamiento para configurar un equilibrio. Planeación había realizado estudios sobre "centros de equilibrio". Por último Sert recomendó que mínimo tenían que abordar tres para la ciudad de Medellín. Insistió en el manejo adecuado del centro, manteniendo el predominio de este.

La cuestión del traslado del centro cívico de la ciudad ha dejado traumas urbanos para la ciudad. Los lotes de propiedad del municipio sobre la avenida San Juan y la ribera oriental del río Medellín fueron parte de los Ejidos de la villa. El predio definido para albergar el centro cívico en la propuesta de los consultores constituía una unidad desde el borde del río Medellín hasta la avenida Cundinamarca, y extendiéndose hasta Carabobo. Su límite norte la avenida San Juan, se reglamentó con especificaciones de menor jerarquía que se modificaron,

²¹ *Ibid*, p. 44.

ampliando los carriles, el límite sur lo bordeaba una vía de las mismas características planteadas para San Juan.

La planeación de la ciudad de Medellín ha desarrollado unos predios en este sector con características que varían radicalmente la propuesta. La configuración de La Alpujarra desde 1968 corresponde a tres grandes globos de supermanzanas que se encuentran fraccionadas por la avenida Alfonso López.

6.5. OBSTÁCULOS Y COYUNTURAS EN LA APLICACIÓN DEL PLAN

A finales de 1950 una carta enviada por destacados profesionales al alcalde de Medellín daba cuenta de los obstáculos que presentaba el plano regulador para su aplicación.

La carta anteponía las inquietudes de los habitantes de Medellín los problemas generados por dos oficinas municipales: Valorización y el Plan Piloto. Ameritó aclaración en dicha comunicación que el reclamo no atendía a posibles actuaciones de funcionario alguno sino que recaía sobre "esas dos maquinarias imposibles que, como en el cuento del aprendiz de brujo, muchas redes dominan a sus más bien intencionados servidores"²².

6.5.1. OFICINA DE VALORIZACIÓN

Las primeras obras que tuvo a cargo Valorización cubrieron necesidades prioritarias para la ciudad como la canalización del río, siguieron a esta realizaciones que, en concepto del público, adquirieron sentido de "suntuarias e inútiles". Valorización había avalado tales obras en consideración a que fueron los vecinos inmediatos a ellas quienes solicitaron tal actuación. En concepto del Jefe del plano regulador la oficina de Valorización era "la rueda loca del municipio dando traspies en cada actuación"²³.

La angustia que despertaba para los ciudadanos la aplicación del plano regulador era que se ejecutara a través del sistema del impuesto de valorización.

Recuérdese que el Plano Regulador era hijo de Valorización, y en ese momento, esta entidad, se enfrentaba una amplia discusión legal causada por el significativo número de demandas en curso. En estas condiciones, la oficina de Valorización no contaba con el beneplácito de la ciudadanía y, por ende, tampoco el Plano Regulador.

²² ACM. Alcaldía, Correspondencia e informes, Medellín, 1950.

²³ *Ibid.*

El desconocimiento del proyecto por parte de la ciudadanía, acompañado de la mala fe y de la negación de estos a acoger la propuesta oficial de condicionar el desarrollo de Medellín a un régimen de propiedad, con estrictos criterios de racionalidad hacían ver el plan lleno de obras costosísimas y de discutible utilidad. Los temores trascendían el momento actual en la medida que si os proyectos no se abordaban en corto tiempo propiciarían futuros indefinidos, situación que resultaba negativa para la aplicación del plan.

6.5.2. FINANCIACIÓN DEL PLAN

Las dificultades y decisiones que debía abordar el plan para su financiación requerían voluntad política y creatividad. Era preciso recurrir a diversos medios para proporcionar los recursos necesarios, para llevar a cabo un programa en las dimensiones que les planteaba el mismo plano regulador, concebido bajo los parámetros del CIAM.

La Alcaldía defendió a ultranza el plano. Así lo demuestran las acciones del alcalde, pues estaba proyectando un "plan de acción" en el cual se ejecutarían en orden de prioridad la canalización y arreglo del río Medellín y de las quebradas, la desecación de pantanos, la ejecución de un alcantarillado. En resumen los inicios de aplicación del plan abordarían básicamente las obras de infraestructura.

La Alcaldía, en respuesta a ese grupo de ciudadanos mezquinos, anotaba: "el plan piloto pretende simplemente poner orden y encauzar el desarrollo normal de la ciudad. Unas obras serán hechas íntegramente por particulares, otras por el Estado, otras por las Empresas Públicas Municipales, otras por Valorización, otras por fondos comunes y muchas por combinación de varias de esas fuentes".

La carta, elaborada sobre conceptos del director de la Oficina del Plano Regulador, propició una serie de reflexiones sobre el organismo viviente la ciudad y sus requerimientos para conllevar la vida moderna que se planteaban, desde diferentes estamentos de la sociedad²⁴. "La ciudad es un organismo vivo, siempre en transformación, no se termina nunca, a menos que deje de existir".

6.5.3. EXPROPIACIÓN

Manteniendo como parámetro de análisis aquella carta de un grupo de ciudadanos al alcalde el asunto de la vigencia de un plano regulador estructurado sobre el concepto jurídico de utilidad pública nunca debía llegar

²⁴ ACM. Alcaldía, Correspondencia e informes, Medellín, 1950

más allá de cumplir una necesidad imprescindible de la vida, "y nunca debe cobijar obras de ornato o de dudosa o discutible utilidad"²⁵.

El grupo de firmantes, con una corta exposición de lo que significaba en la realidad la expropiación, concluían que "es un método que sólo debe aplicarse con la mayor cautela en obras indiscutiblemente necesarias y con procedimientos dignos de la autoridad, que rehuyan todo cálculo interesado y toda sombra de engaño".

Comparando las dificultades de aplicación del Plano Regulador con las de Medellín Futuro, vemos como evoluciona la materia de obras públicas, pues era posible llevar a cabo la expropiación, herramienta solicitada para la intervención urbana desde 1910.

Con todo pero las dificultades no terminaban allí. El régimen de propiedad se había afectado poco hasta entonces, la racionalidad del plano en busca de una adecuada utilización de las tierras factibles de urbanizar debía legislarse con estricto sentido del bien común, por fuera de los perjuicios de algunos propietarios de tierras.

El alcalde respondió que se vivía una época de transición entre un pasado sin orden y un futuro planeado. A continuación explicaba que el plan había determinado dos tipos de obra las inmediatas y las aspiraciones futuras. Las primeras se llevarían a cabo sobre cualquier impedimento, pues ellas se habían estructurado sobre el beneficio de los intereses colectivos. Era claro para el dirigente que la ejecución de obras, afectaría o damnificaría a unos cuantos habitantes de la ciudad (en este punto, en la carta, se hace alusión a los grandes proyectos de ensanche de París, Buenos Aires y Montevideo).

Evidentemente el grupo de firmantes, que representaba los intereses de la clase alta mal interpreto el plan, y en general la ciudadanía desconocía los alcances de éste. Por esta razón que la Alcaldía preparo publicaciones para divulgar los principios generales del plan, y como debía desarrollarse.

Para ellos ya existía una experiencia previa, pues el Medellín Futuro, había actuado de manera conciliadora 25 años antes en la ciudad, y de esas intervenciones podía concluirse que "el municipio de Medellín, en proyectos moderados fijaba los hilos de las diferentes calles y carreras, de tal manera que, a medida que se edificaba de nuevo, las vías iban obteniendo anchura y belleza suficientes. Era un método prudente, poco costoso y que consultaba las necesidades previsibles de la ciudad"²⁶.

²⁵ *Ibid.*

²⁶ *Ibid.*

6.5.4. OFICINA DEL PLAN REGULADOR

En noviembre de 1950 el jefe de la Oficina del plano regulador comunicaba al alcalde mayor que en coordinación con Wiener y Sert, había estudiado un proyecto de reorganización interna, juzgándola indispensable para su correcto funcionamiento. Existían considerables fallas en la dependencia de control y era necesario que una sección se encargara de la preparación de una nueva etapa, es decir, del plano regulador.

La propuesta consideró otra sección para promover los trabajos urgentes (incluidos en el plan de obras públicas aprobado por la Junta de Valorización y Urbanismo). Es importante llamar la atención sobre la dedicación y el desgaste que a esta oficina le ocasionaban las demandas cursadas por los particulares, en especial por las compañías urbanizadoras.

A una tercera sección correspondería la coordinación de redes de infraestructura y una última sección tendría a su cargo la elaboración de la legislación, en la cual los consultores recomendaron que "el plano regulador (como expresamos en nuestra memoria del plano piloto) requerirá una revisión del Código existente y una nueva legislación que permita llevar a cabo dicho plano y que represente una garantía de estabilidad ". Se sugería en este aspecto establecer contacto con las oficinas del Plano Regulador en Bogotá.

La comunicación también advertía que una oficina técnica, encargada de la aplicación del plan cuidadosamente estudiado y previamente aprobado, requería una continuidad de criterio que le permitiera realizar el trabajo y nunca someterse a personal sin la debida capacitación técnica. Para lo propio se debía crear el grupo técnico local, sugerencia que fue puesta en práctica por algunos años.

6.5.5. EL CAMPO DE LA POLÍTICA

Las pugnas entre los partidos tradicionales, que se desarrollaron a finales de la década de los cuarenta y que generaron brotes de violencia en diferentes regiones del país, evolucionaron precipitadamente hasta concluir en 1953 con el golpe militar de Rojas Pinilla.

Durante esta época los concejos municipales no sesionaron. Las ciudades, entonces, estarían a cargo de los alcaldes; así no sería el consenso de los voceros del pueblo el que diera avance a las mejoras materiales de la ciudad. Bogotá acogió para esta época obras que dejaron huella en la ciudad de hoy; para Medellín tal vez la obra de consideración fue la modificación de los estatutos y la reestructuración administrativa de las Empresas Públicas como ente autónomo.

6.6. LA IDEA Y SU REALIZACIÓN

Es preciso entender en un marco más contemporáneo y complejo, si se compara este modelo con los dos anteriores, el sentido de la idea y su realización.

En el congreso del CIAM sobre los centros cívicos, Max Well Fry presentó la ponencia titulada "La idea y su realización". Al respecto anotaba; "es difícil que las personas compartan la totalidad de los contenidos de cualquier proyecto, cada uno tiene un punto de vista particular". Fueron los asuntos de la cuestión urbana sus primeros planteamientos, pues esta es una empresa de una gran dimensión. Deriva de esta idea la imposición de levantar "una nueva ciudad" sobre las ideas del CIAM, en aras del poder público; pero a esto añadía: "más no depositemos nuestra confianza en los principios, porque no corresponderían a ella, y si lo hiciesen el resultado sería igualmente innoble, porque no corresponderían a ella, porque los dioses que invocan los dictadores no son nuestros dioses"²⁷.

Esto nos lleva a plantearnos la aplicación de un plan urbano dentro de una sociedad libre, con órganos de gobierno a medio formar, con desigualdades y conflictos.

Al precisar cómo sancionar una normativa, y su control para la no violación de la regla, percibimos que detrás de ello existe la idea que prefiguró esa norma; por ello agregaba que "la vida de las ciudades está cargada de imágenes donde la regla gobierna a la idea".

El planteamiento que defendía Maxwell después de largos entrenamientos con la sociedad inglesa, donde encontró intereses de aspecto mercantil que sobrepasaban todo tipo de reglamentos, era que los habitantes de la ciudad comprendieran y se identificaran con el deseo de una vida mejor, "comprensible y moderna", pero ideal. Supuesto que requería perfeccionar la verdad de los hombres y de las cosas, y evitar la promulgación de leyes.

En este sentido, interpretar la aplicación del plano regulador en Medellín se plantea para efectos de este estudio a través de evidenciar en los planos de la ciudad la existencia de una ciudad CIAM, lógicamente jerarquizada, racionalizada la vivienda y los usos del suelo, aprovechando toda la exuberancia de su geografía.

²⁷ Well Fry, Max, "La idea y su realización", en *El corazón de la ciudad*.

6.6.1. CASAS SÍ, UNIDADES VECINALES NO

Las propuestas del CIAM para la función habitar, se desarrollaron sobre la base de la racionalización y el aprovechamiento del suelo. Se definieron dentro de parámetros precisos, sobre unos estándares relacionados con la ocupación de los habitantes por hectárea, de una discriminación de usos, y de una dotación de equipamiento comunal y de áreas verdes perfectamente definidos por un sistema vial jerarquizado.

La propuesta de los seguidores del CIAM para Medellín rompía con la forma con la que se había venido construyendo la ciudad, y su urbanidad. Hasta entonces la gran mayoría de los habitantes de esta ciudad vivían en casas unifamiliares, casi todas ellas con un patio o un pedazo de solar. El ideal que planteó el Plano regulador concibió otra forma de habitar para el medellinense, conforme lo brindado por las nuevas tecnologías que lentamente se introducían al país.

Los urbanizadores privados no ofrecían alternativas de vivienda multifamiliar. Como ya se había mencionado, no se había generalizado la venta de la propiedad horizontal, que facilitaba la inversión de capital de las viviendas en altura. El Estado tampoco ofrecía la alternativa de la vivienda en bloque; entonces la planeación de la ciudad hizo caso omiso de las unidades de habitación, de los *parkway*, de los equipamientos, es decir, de la racionalización de la vivienda. el Departamento de Planeación no tenía aún conciencia de la estrechez del valle, aunque desde siglos atrás ya se comentaba este asunto.

En el plan vial del occidente de la ciudad, las vías de tráfico rápido en los barrios residenciales no se independizaron. La ciudad mantuvo la misma conformación de manzana tradicional, construyó los barrios casa por casa, sin prever el futuro. El costo, de corto alcance, sería que en quince años (promedio) se transformarían manzanas enteras, pues se habían levantado barrios para quince años de vida.

Esta situación cambiaría en la década de los ochenta, cuando un nuevo auge de construcción de vivienda, con personal de trabajo más capacitado y con nuevos recursos tecnológicos y financieros, lo permitió (incluyendo los recursos financieros de lavado de dólares por efectos del mercado del narcotráfico).

La malla urbana refleja esas nuevas condiciones de proyectos aislados, que se construyen para sí mismos, y no mantienen la continuidad de la manzana y la trama; su mundo es el de sumatoria de formas que se amarran finalmente a una vía.

No obstante esas viviendas guardaron las discriminaciones de siempre, pues se levantaron inmensos y pequeñísimos apartamentos, perdiendo el sentido de la armonía exigida en la Carta de Atenas. Los costos de la

tierra aumentaron y con ello el metro cuadrado de construcción, la sola tecnología no podía brindar la dicha de los barrios homogéneos que anhelaron los arquitectos del CIAM. Tampoco la imagen de los objetos arquitectónicos predominaría como en Brasilia, donde ese plano de superficie tan igual encuentra contraste en los objetos verticales.

6.6.2. MÚLTIPLES CENTROS DE TRABAJO

La ciudad continuaba la vocación de los usos ajena a la idea de una ciudad rígidamente zonificada. La ciudad propuesta por Wiener y Sert no había dejado de lado los usos mixtos, aunque si había establecido diferencias de mayor rigor a las existentes.

El comercio responde a unas concentraciones que se clasifican sobre diversos grupos de especialización. Los proyectos de las zonas de servicios intentan, aún hoy, continuar las políticas del Plan Regulador pero no se concentraron como tales, ni se inscribieron dentro de la filosofía en que se concibieron. Es el caso de la terminal de transporte que se proyectó al norte, en las inmediaciones del río, tangencial a la vía regional, la cual sólo alberga la terminal vehicular, pues el ferrocarril no se conserva como medio de transporte, y en sus áreas adyacentes no existe el comercio.

El centro se transformó a partir de las intervenciones de La Alpujarra, proyecto que desarticuló la ciudad con las respectivas consecuencias para el centro mismo y las áreas aledañas. Todo ese trabajo cuidadoso de los consultores para el centro de la ciudad se desdeñó. El comercio se extendió sin obedecer siquiera el criterio de los planes sectoriales, pues las economías informales dan cuenta de la dispersión de los usos. El centro cívico se deterioró y continúa hoy en día el proceso, aunque se toman medidas desde distintos frentes para frenarlo.

El equipamiento urbano, que no llena las expectativas de las necesidades de los habitantes de la ciudad, se mantiene alrededor del centro, aunque en los últimos años se han hecho esfuerzos por descentralizarlo, a partir de centros comerciales que en ocasiones prestan servicios complementarios a la comunidad. La ciudad no configura unos usos discriminados, que beneficien a la totalidad de la población conforme lo estableciera la racionalidad del plano regulador, ni su evaluación, que entrañaba nuevas posiciones de tolerancia y complemento de los usos entre sí.

6.6.3. LA ESTRUCTURA VERDE EN CRISIS

La ciudad mantuvo en este campo también la vocación; la administración de la planeación ha tratado de enmendar errores. La ciudad verde, exuberante de vegetación soñada por Sert, se traduce en una ciudad densa, carente de parques y zonas de recreación.

El desarrollo del occidente durante los años cincuenta, sesenta y setenta consolidó la zona deportiva; sin embargo, no satisfacía las necesidades existentes. Las universidades ampliaron estas zonas y las asociaciones comunales también, lográndose una disgregación de la actividad sobre la estructura de las áreas residenciales, presupuesto que fue planteado por los consultores, quienes previeron soluciones precisas que igualmente se desdeñaron.

Valorización no contempló la posibilidad de crear parques en los barrios marginados, densamente habitados pues allí este impuesto no tenía cabida; en ausencia de un ente gestor de esta clase de proyectos, las tierras se pavimentaron.

Si la zonificación no se hacía efectiva en los términos planteados por los seguidores del CIAM, la estructura urbana de Medellín no podría albergar las propuestas respecto a las zonas de recreación y de espacios verdes que consideraba el plano regulador, pues efectos como los cordones de zona verde alrededor de las quebradas y canales perdían la fuerza y la vigencia del papel explícito asignado.

La diferencia radical del plan vial de 1969 con la propuesto por el plan piloto es que el primero plantea un esquema de funcionamiento radial compuesto por vías que convergen hacia el centro. Resultado de esta actuación es la congestión que presenta el centro de la ciudad, pues dio cabida a un flujo mayor de vehículos. Sobre el esfuerzo que ha implicado para Medellín ser el centro del valle y suplir las necesidades que impone la vida urbana, el esquema planteado en 1969 lo reforzó, en vez de buscar equilibrios.

Los anillos del centro, demasiados cercanos, congestionaron el fraccionamiento de la zona central e hicieron perder la escala; el problema lo ilustra lo ocurrido con la creación de la avenida Oriental, en el transcurso del barrio Villa Nueva. Éste había crecido entre la tensión del parque Berrio y la plaza de Sucre, predominando la fuerza de atracción sobre el parque.

Al establecerse la avenida Oriental con especificaciones de separador central y tres carriles sobre cada calzada, se rompió esa tensión y la arquitectura del sector hoy "flota" sin referencia a nada, pues no se implantaron medidas correctivas a tal actuación.

El deterioro propiciado por el flujo de buses (contaminación de ruido, del ambiente, vendedores ambulantes) ha desvalorizado el suelo tal como lo anunciara Sert en 1977.

La nueva terminal de transporte, como muchas obras más, no tuvo la oportunidad de desenvolverse como "hecho urbano", pues se plantearon en lotes aislados de la propia vida urbana y se recostó a las vecindades del río Medellín. La presión de la congestión del centro de la ciudad fue menor, así como también la vida comercial y de los bares de Guayaquil y para los viajeros implicó un transporte más desde la terminal hasta el centro de la ciudad.

Entender el trazado vial de Medellín bajo los supuestos del CIAM, en los cuales se plantea una concatenación de elementos y circunstancias que configuran la malla urbana, como la misma arquitectura, la funcionalidad e interrelación de los usos, junto a los aspectos de higiene y de transporte, queda por fuera de las actuaciones de aplicación del plano regulador de la ciudad de Medellín.

6.6.4. FUNCIONALIDAD Y REALIDAD.

Si el centro cívico de la ciudad se entendía como organismo, el corazón tendría que ser ese centro cívico. El momento histórico exigía plantearse una posición ante la situación social, y el CIAM se comprometió en este sentido. Por esto Sert afirmaba: "la planificación de estos centros de vida común constituye fundamentalmente un problema social en el que el proyecto arquitectónico y el urbanístico están estrechamente ligados".

Actualmente el centro cívico de Medellín, aún en proceso de consolidación; después de 43 años de haberse propuesto congrege edificios privados en sus alrededores y, al centro, los edificios descentralizados. Su zona más inmediata al sur y al oriente está destinada a talleres de repuestos, pequeñas industrias y uno que otro edificio de oficinas.

Las modificaciones y recomendaciones de urbanistas, las intervenciones del plan vial de la ciudad de 1971 y la falta de voluntad de los gobernantes no han logrado determinar una adecuada articulación de las diferentes manzanas que conforman este importante sector de la ciudad, contrariamente al espíritu de las propuestas del CIAM, que sobrevaloraron el sentido de una *polis* como lugar de ayuntamiento civil, como espacio acotado para la función pública, como centro de discusión de la cosa pública.

La cuestión del traslado del centro cívico ha dejado traumas urbanos para la ciudad. Los lotes de propiedad del municipio sobre la avenida San Juan y la ribera oriental del río Medellín fueron parte de los Ejidos de la villa.

El predio definido para albergar el centro cívico en la propuesta de los consultores constituía una unidad desde el borde del río Medellín hasta la avenida Cundinamarca, y se extendía hasta Carabobo. Su límite norte, la avenida San Juan, se reglamentó con especificaciones de menor jerarquía que se modificaron, ampliando los carriles, el límite sur lo bordeaba una vía de las mismas características planteadas para San Juan, lo que ha significado arrinconar el sector, aislarlo de la continuidad de la malla urbana.

La planeación de la ciudad de Medellín ha desarrollado unos predios en este sector con características que varían radicalmente la propuesta. La configuración de La Alpujarra desde 1968 corresponde a tres grandes globos de supermanzanas que se encuentran fraccionadas por la avenida Alfonso López.

Hasta el momento no se contempla posibilidad de nuevas articulaciones. La ciudad perdió espacio público con la creación de La Alpujarra y con las obras complementarias, la ciudad perdió identidad, el ciudadano perdió el sentido del centro cívico; hoy sólo se acerca a La Alpujarra para pagar unos impuestos o tomar un bus para evitar el acceso al centro tradicional.

El proyecto del centro de la ciudad en el plano regulador incluyó la extensión de éste para que el nuevo centro cívico adquiriera mayor sentido, propuesta que no ha tenido efecto en el curso de todos estos años, lo que evidencia las condiciones fragmentarias en que fue reformado el plano por las diferentes administraciones.

El río no toca los predios; se separan de él por medio de una autopista de carácter regional. Al introducirse una autopista de tales características bordeando el río, se destruyó la propuesta de un parque que se vinculaba con el cerro Nutibara, lo que otorga otras condiciones por fuera de las concepciones de los consultores. Ese verde que se quiso llevar hasta el mismo corazón cívico de la ciudad se sacrificó en provecho de la funcionalidad vial de la urbe.

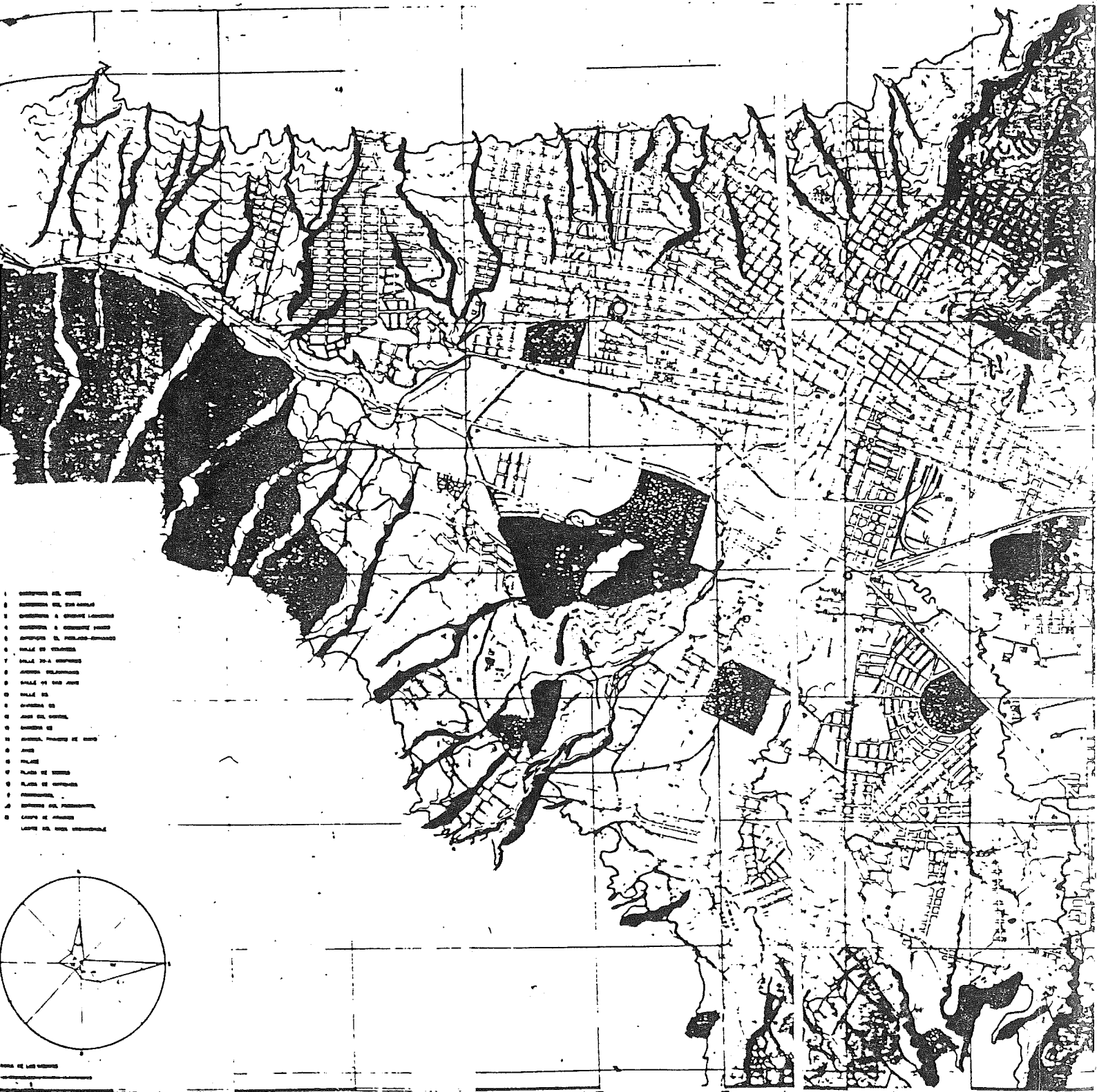
Si bien se construyeron los edificios de gobierno, un centro de ferias y un teatro de ámbito metropolitano, cada proyecto vive para sí mismo y no como parte de un todo.

6.6.5. APORTES DEL PLAN

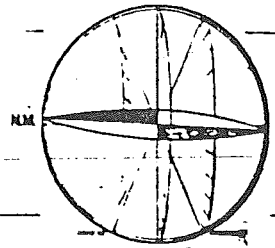
Como se ha podido determinar en este estudio, la validez de entender el valle de Aburrá como un eje determinado por una geografía que le otorga principio y fin y que le proporciona variadas opciones de ocupación, se percibió desde la Colonia y luego Wiener y Sert lo retomaron como área metropolitana.

El plano regulador creó conciencia sobre la necesidad de relacionar los barrios entre sí, y abrió posibilidades de proyección de nuevas vías al occidente de la ciudad. También posibilitó la mirada a los programas de vivienda cercana al río donde, como se comentó anteriormente, se reservaron tierras para proyectos de vivienda con usos mixtos que hoy en día han consolidado espacios con arquitecturas apropiadas que caracterizan una de las zonas de mayor calidad ambiental de Medellín. Así mismo consolidó en Medellín la planeación de la ciudad, pero no ha contado con los técnicos que la aplicación de planes de gran significado requiere y tampoco ha avanzado en planes de escala intermedia. Anuló la intervención de la urbanidad, que propusieron particulares y arquitectos, se alejó de las condiciones y las pautas del propio desarrollo que iba generando la ciudad y soñó otra ciudad llevada por la idea de la tecnología en el valle. Pasados los años cincuenta ni la administración, ni los profesionales de Medellín ni los mismos seguidores de las ideas del CIAM, defendieron la integridad del plan; por ello se desarrollaron proyectos sectoriales al margen del mismo. Y por ello también muchos ciudadanos de Medellín opinan que los proyectos del Plano regulador hacen parte de la ciudad, pues hubo un plan vial, hay un centro administrativo, una terminal de transporte, pero el urbanismo no está en sus calles, ni en sus avenidas ni en sus parques ni en la extensión de sus barrios.

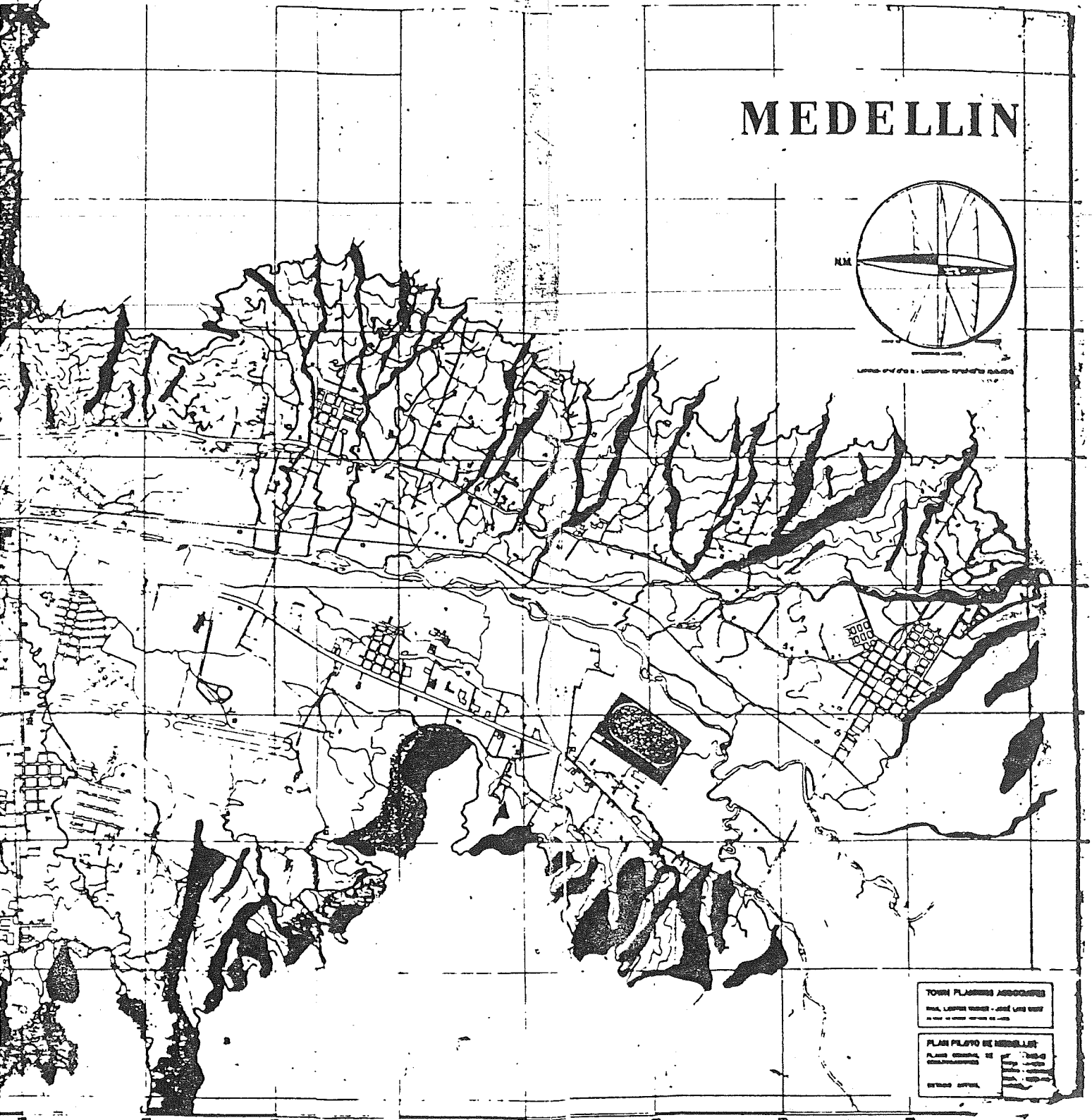
Los planes de desarrollo que se vienen preparando desde los años ochenta no conciben un ordenamiento físico espacial de la ciudad sino que se abordan desde la necesidad de establecer unas estrategias de dotación de infraestructura. La mirada espacial de la ciudad se perdió con la utopía de los seguidores del CIAM.



MEDELLIN



Scale of 1:50,000



TOWN PLANNING ASSOCIATES
P.O. BOX 10000 - JUNE 1968
10000 - JUNE 1968

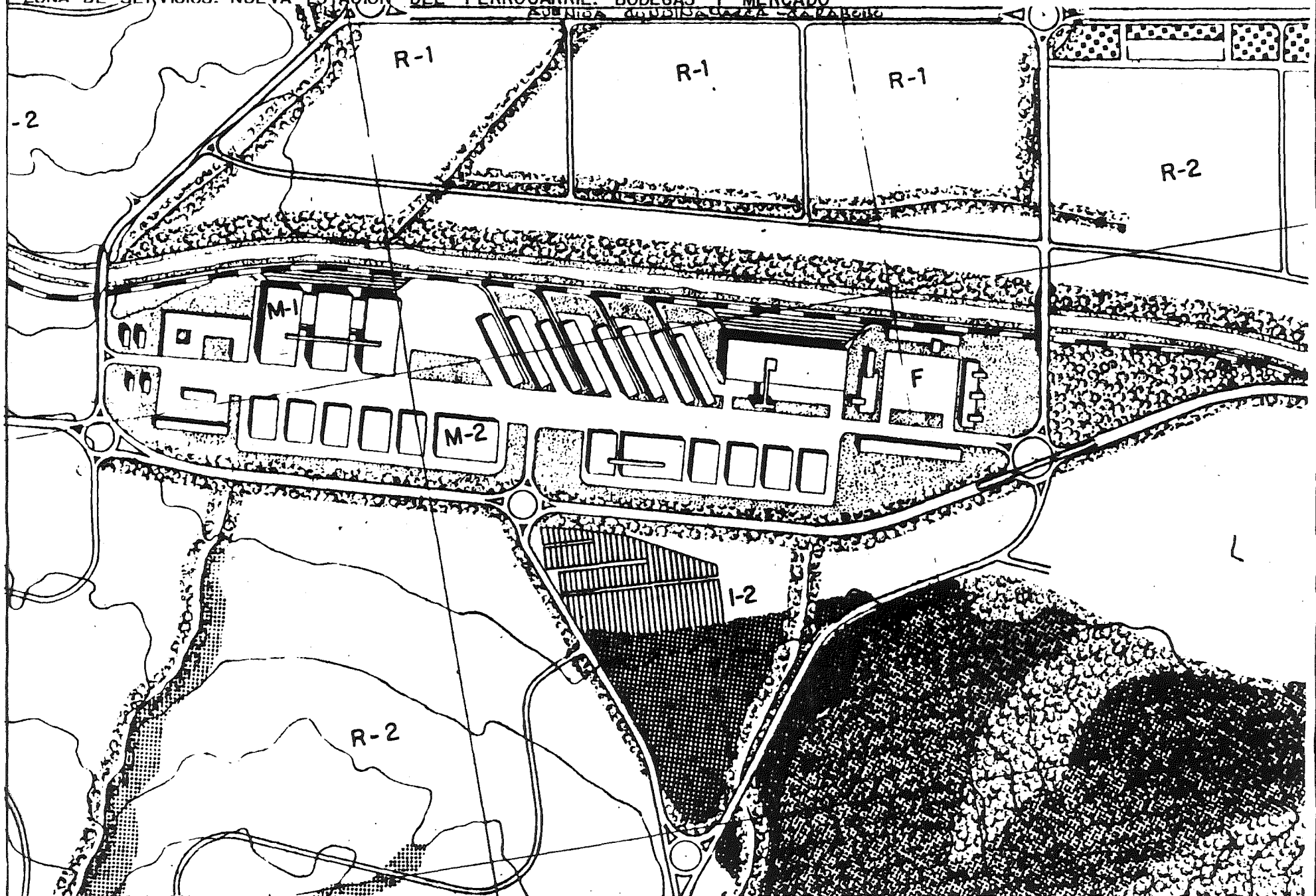
PLAN PLAZA DE MEDELLIN
PLAZA DE MEDELLIN
10000 - JUNE 1968
10000 - JUNE 1968





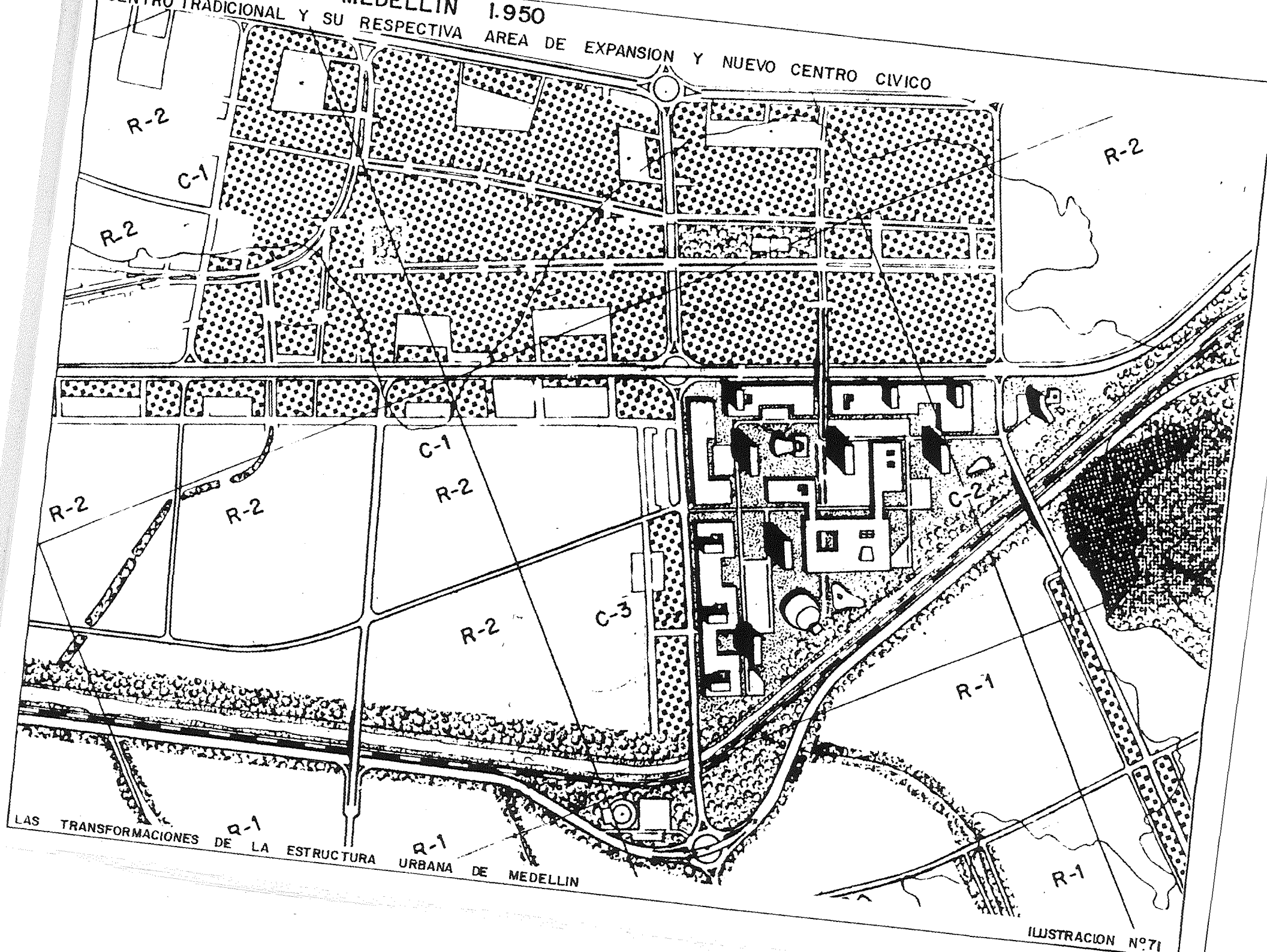
PLAN PILOTO DE MEDELLÍN 1.950

ZONA DE SERVICIOS. NUEVA ESTACION DEL FERROCARRIL. BODEGAS Y MERCADO



PILOTO DE MEDELLIN 1.950
ES VECINALES EN EL OCCIDENTE





CENTRO TRADICIONAL Y SU RESPECTIVA AREA DE EXPANSION Y NUEVO CENTRO CIVICO

MEDELLIN 1.950

R-2

C-1

R-2

R-2

C-1

R-2

C-3

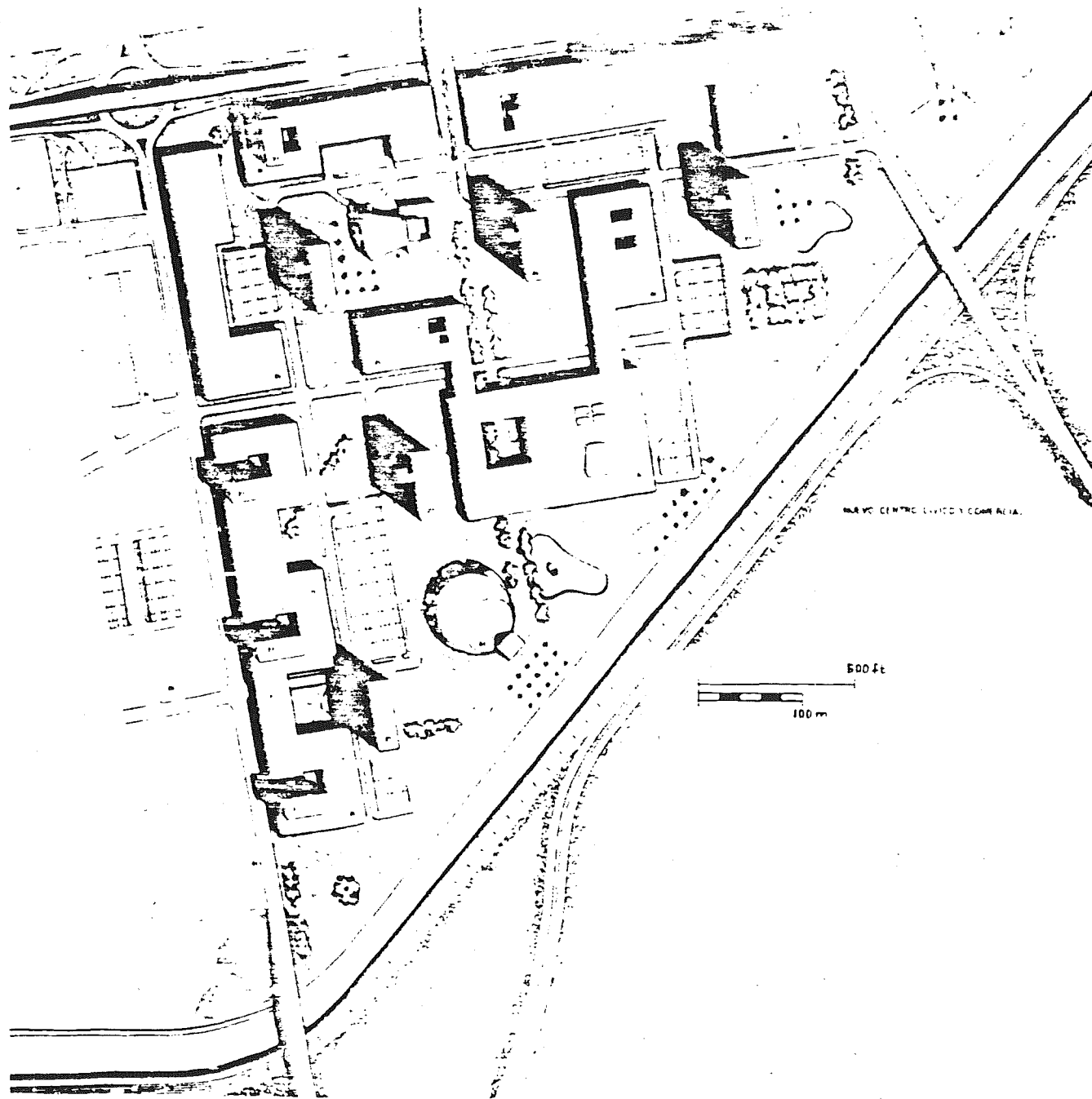
R-1

R-1

q-1

LAS TRANSFORMACIONES DE LA ESTRUCTURA URBANA DE MEDELLIN

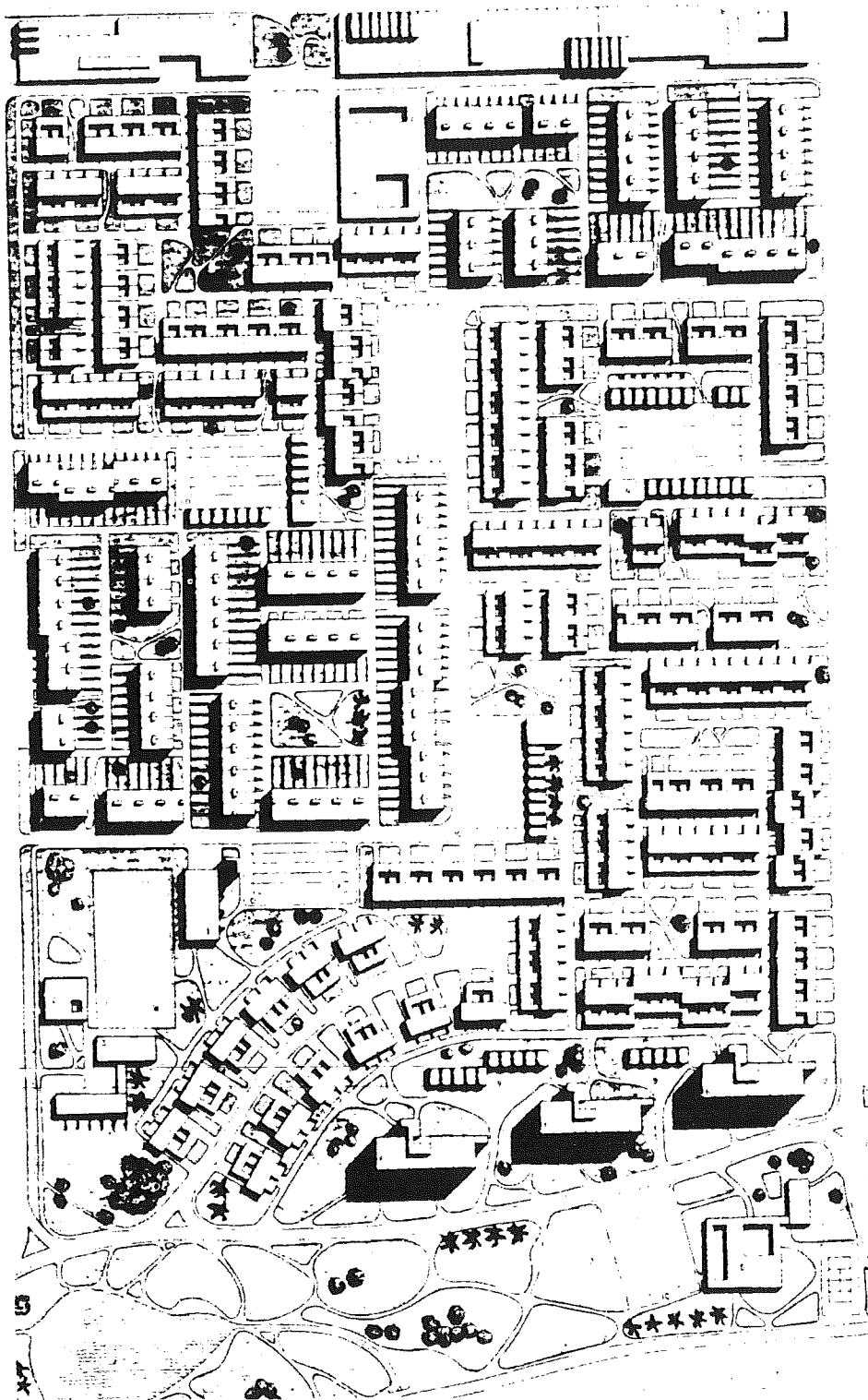
ILUSTRACION Nº 71



LAS TRANSFORMACIONES DE LA ESTRUCTURA URBANA DE MEDELLIN

ILUSTRACION N° 72

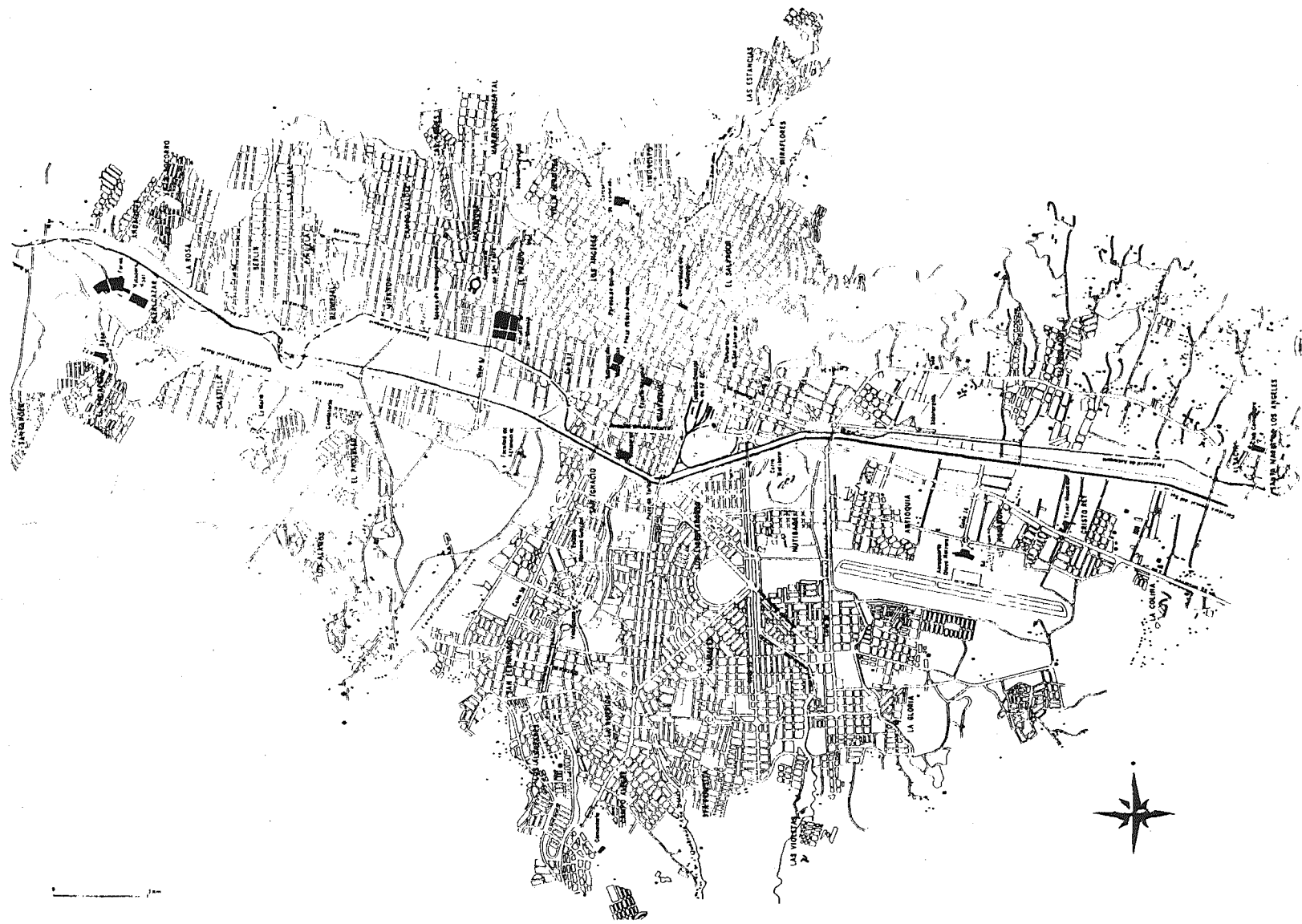
PLAN PILOTO DE MEDELLÍN 1.950
NUEVO CENTRO CIVICO Y COMERCIAL



1. Iglesia.
2. Guarderías.
3. Escuelas.
4. Zonas de juegos.
5. Club.
6. Edificios de apartamentos.
7. Mercado.
8. Comercio.
9. Garajes.
10. Parqueaderos.

ILUSTRACION 73

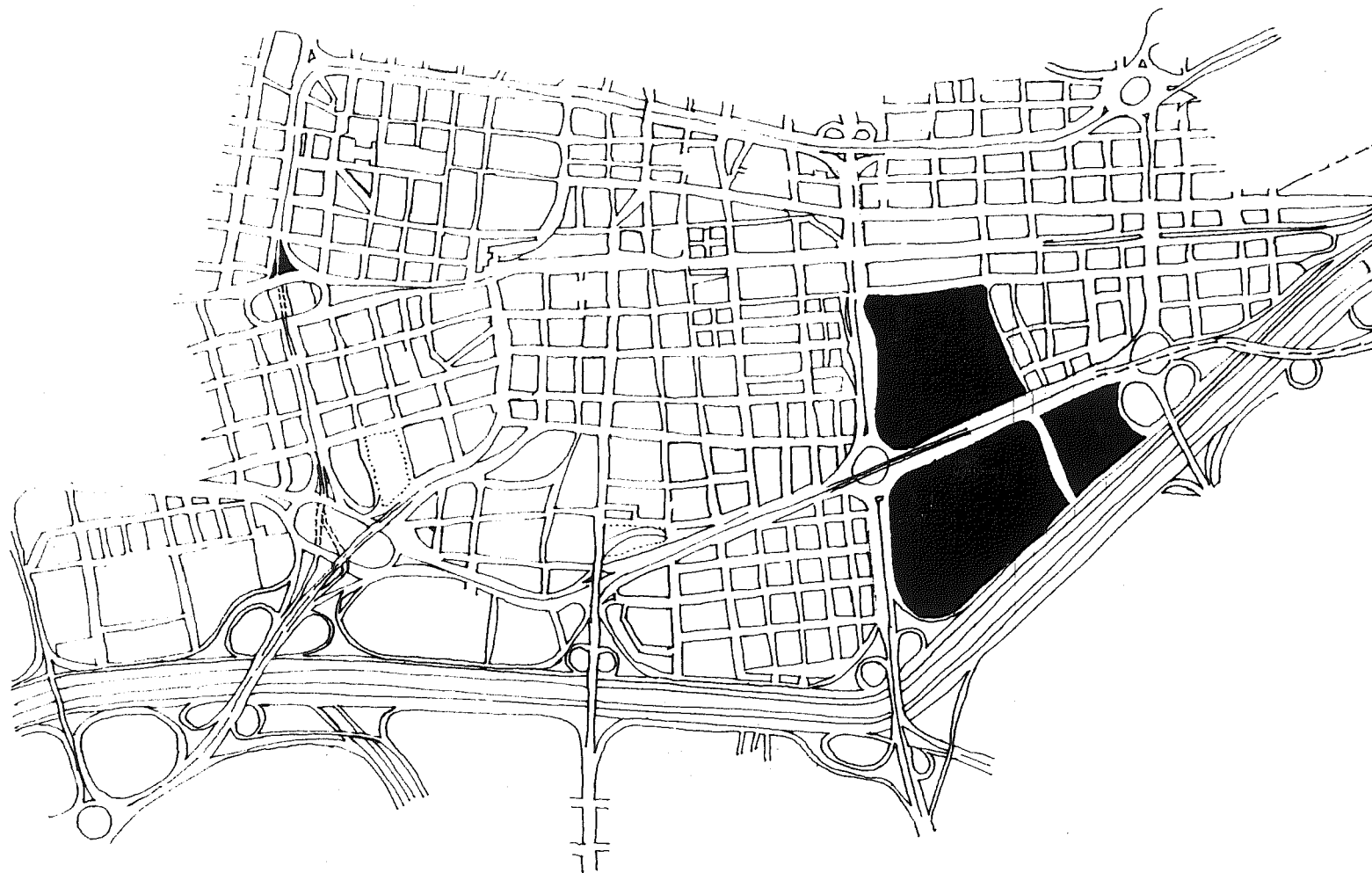
PLAN PILOTO DE MEDELLIN 1950
UNIDAD VECINAL MODELO 15



MEDELLIN 1974

PROYECTO VIAL QUE CRUZA EL CENTRO CIVICO "LA ALPUJARRA"

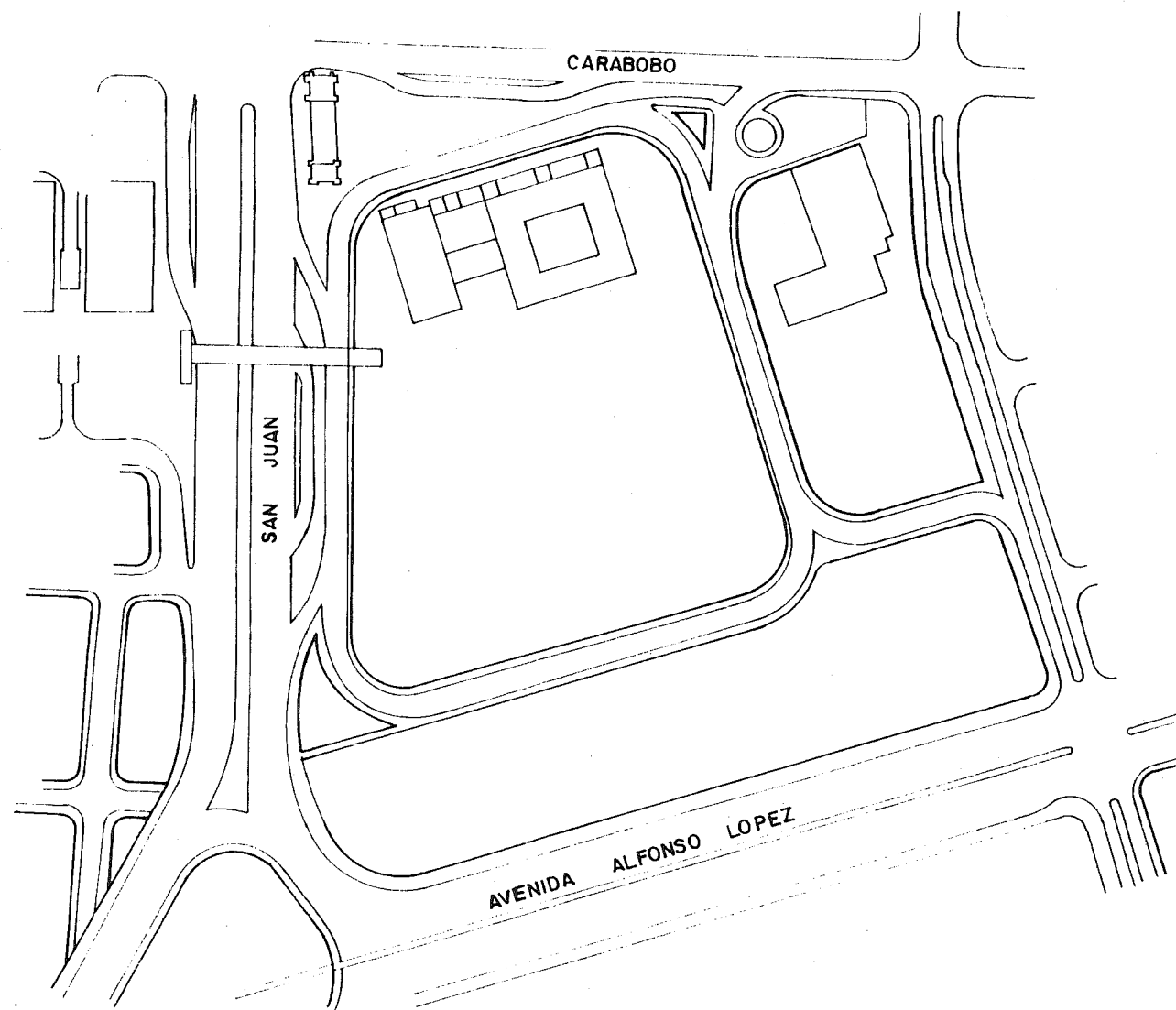
APROBADO POR EL H. CONCEJO



MEDELLIN 1974

PROYECTO PARA EL CENTRO CIVICO " LA ALPUJARRA "

APROBADO POR EL H. CONCEJO DE 1968



CONCLUSIONES

Las conclusiones se han descrito por temas, cada uno contempla la consideración acerca de los modelos del caso de estudio, y a su vez de los modelos entre sí, vistos desde el campo del urbanismo.

1. EL ORIGEN POLÍTICO DEL MODELO

Momentos profundos de cambio social, cultural y político en el devenir de los siglos exigió a los representantes políticos administrativos de la ciudad, comprometerse con proyectos de ordenamiento de la ciudad, como respuesta a esa nueva forma de vida.

En el tema del modelo de urbanismo indiano, se ha particularizado su concepción dentro de un proceso de conquista que exigía un ordenamiento territorial que respondiera a la política adoptada por la corona. El marco de referencia de estas políticas, como veíamos se sitúa en dos campos, la economía mercantil y las experiencias de poblamiento de las culturas árabes en España, que recoge experiencia de culturas anteriores.

En Medellín se pudo verificar como las políticas de la corona logran sentido de ordenamiento territorial después de más de un siglo de existencia por fuera de la lógica dictada por las leyes. Llama la atención como ese transcurrir de la explotación minera en Antioquia, agota sus propias posibilidades dadas las dificultades de subsistencia y sólo en la búsqueda de nuevas fuentes de explotación de oro que se combinaron deficientemente con las posibilidades comerciales de alimentos. Con nuevas caminos e incremento de la población se consolida una nueva realidad, donde el Valle de Aburrá juega un papel que supera las expectativas de los habitantes de la provincia de Antioquia en cuanto al crecimiento de la actividad comercial se refiere. Podemos resaltar que el modelo no se impone de forma categórica e inmediata sino que requiere de un proceso de consolidación que se logra con el tiempo, y desde diferentes voluntades e intereses de los españoles radicados en estas tierras, lejos de la directiva puntual de la Metrópoli.

El Medellín Futuro, se desarrolló en un medio básicamente local, contrastando con el modelo de colonización. No responde a un ordenamiento territorial ni regional; sino a una temática que incluye un casco urbano y marginalmente sus fracciones. Se desarrolla sobre los intereses de la élite, que estaba iniciando sus inversiones en el campo industrial y que perfeccionaba las intenciones de inversión en el proceso de urbanización. Estos urbanizadores buscaron un enriquecimiento económico personal, pero también tuvieron como principio el mejoramiento de la ciudad y de sus entes administrativos, experiencia que no contrapuso ese bien personal con un sentido cívico de servicio al estado y por ende a la comunidad, y que más bien conjugó los intereses de desarrollo tanto de la ciudad, como de sus promotores.

El proyecto surgió de dos entidades, el Concejo Municipal, refugio de algunos políticos que no comulgaban con la hegemonía conservadora de entonces, y la Sociedad de Mejoras Públicas, que acogió profesionales y líderes de la comunidad que anhelaron un cambio material de la ciudad, entre ellos a jóvenes ingenieros de la Escuela de Minas, y médicos.

Las aspiraciones del ordenamiento de la ciudad del plan piloto, del plano regulador, de la *grille* del CIAM, si bien se habían tratado de concretar en la ciudad de Medellín, su realización se llevó a cabo por intervención de la Nación, dentro de las políticas establecidas por los entes planificadores que orientaban el desarrollo del país en unas claras tendencias de modernización.

Si se compara la trascendencia del origen político de los modelos entre sí vemos que en el primer caso no existe otra opción que acogerse a él, que cualquier otra alternativa por fuera del orden colonial se torna circunstancial; sin embargo, requiere de un proceso de enfrentamiento con la realidad misma para lograr la adaptación a las intenciones metropolitanas. En el caso del ensanche el problema local se soluciona desde el mismo ámbito pero retoma ejemplos de diversas ciudades y proclama en el transcurso de su trayectoria su propia experiencia al ámbito nacional, respondiendo a situaciones que generaron cambios políticos y económicos. El plan piloto va quedando al margen de la construcción de la ciudad sin un sector político que defendiera los ideales del nuevo espíritu.

En conclusión en cuanto al modelo urbano y su origen político podemos considerar que la diversidad de ellos responden a condiciones precisas de las aspiraciones políticas de los gobernantes que reflejan el pensamiento y la dimensión de tal poder político en un momento determinado. No podemos aislar la existencia de un modelo urbano de su condición política.

2. LA BÚSQUEDA DEL MODELO.

La ciudad como hecho espacial adquiere vida propia y establece en ella una dinámica y unas transformaciones, producto de los sistemas de vida que se generan por la interacción de variantes de diferente carácter, con formas y expresiones tangibles de diverso significado producto en ocasiones de una serie de ideas preestablecidas, de un modelo o de un sentido de orden.

En este punto, es evidente como cada modelo responde a un momentos históricos determinado; la colonia, la transición, la modernidad, la necesidad de hacer realidad unos ideales predeterminados ya sea para consolidar unas políticas en el caso de la colonia, para reconsiderar el papel urbano de la nueva sociedad o para equilibrar el desarrollo en el ámbito nacional.

La villa surge respondiendo a esa imposición de la realidad de una sociedad colonial. Es una voluntad política de unos cabildantes, que reconocían el sentido de ente urbano como centro de gobierno y de administración y como posibilidad social de ascenso económico en el confuso mapa de la realidad de la colonización y. En esa negación, de quienes concentraron el poder de la ciudad metropolitana, Santa Fe de Antioquia a que se hiciera villa en el valle de Aburrá, surge la condición de ratificar un proceso de centralidad regional acogiéndose en lo posible al modelo, a la regla que estableció la corona española para aprobar la existencia de un cabildo y con ello de una traza.

Si la corona estableció una forma de hacer ciudad, y se requería en Aburrá justificar la existencia de una nueva población, la forma y el trazado serían un argumento a favor de la petición de ser villa. Su forma de "pueblo" que lo potenció una plaza que se conformó a partir de la tierras donadas por un cura para la iglesia y su respectiva área para las procesiones religiosas, permite que los primeros cabildantes retomen este hecho para acomodar la traza, aún con las dificultades que exigía la ordenación de las propiedades, su compra y adjudicación, la rectificación de las calles, la demarcación del marco de urbano y en general las demás disposiciones ordenadas por la corona. Lo que evidencia la búsqueda de esa forma ideal, que se ratifica en el siglo XVIII con las recomendaciones del oidor Mon y Velarde, requerimiento que se proyecta como un beneficio para la comunidad.

El Medellín que vivió la transición de una ciudad de economía agrícola, a una actividad industrial donde se identificaba el valor de la ciencia y el instrumento de la técnica, potenció a la elide que pensó en una distinta organización de la ciudad. Si se buscó introducir la planificación de la industria y de la economía era preciso asumir un modelo, una manera de solventar la situación ambiental y de transformar la imagen

de la ciudad; de establecer el ornato como un valor de tanto peso como la estabilidad que proporcionarían las medidas de la higiene y un equilibrado crecimiento.

Desde el Concejo Municipal, con base en Acuerdos, con la reestructuración de la oficina del ingeniero municipal y con los aportes personales de los miembros de la Sociedad de Mejoras Públicas, se abordó el proyecto del Medellín Futuro, que como se verificó en este estudio, transformó la ciudad colonial sobre un nuevo ideal urbano. En las sucesivas administraciones del siglo XX se presenta como constante la manifiesta necesidad de establecer unos parámetros de manejo de lo urbano.

El modelo de la ciudad de 1950 que debía responder a las expectativas nacionales de crecimiento de la ciudad, adoptó el discurso del movimiento moderno. Era preciso mantener el sentido de lo contemporáneo, de lo vigente en el mundo europeo y americano, los avances de la sociedad colombiana debían darse a través de la adopción de los modelos establecidos en esas naciones. Los ideales de racionalizar la inversión pública debían asegurarse con medidas y estrategias de planificación que sólo los modelos concebidos por extranjeros podían proporcionar. La realidad colombiana, obligada a mirar el determinismo del desarrollo de las grandes potencias mundiales no podía concebir una respuesta ajena a la imagen que brindaban el funcionalismo y la técnica de las ciudades modernas.

La alternativa de mirar las experiencias de organización y convivencia de la comunidad en diferentes momentos de la historia nos revela como la idea de adopción de los modelos urbanos responde a la necesidad de establecer medidas de orden, y sentido de racionalizar la inversión pública dentro de condiciones económicas y sociales que no pueden abstraerse del momento en que se vive. Independientemente de las contribuciones a la formas urbanas. Desde otra óptica se podría concebir como el medicamento que requiere la ciudad que padece desajustes físicos, a excepción de la condición del modelo colonial pues este hace parte de toda una estrategia política que de todas maneras requiere orden y buen funcionamiento para el debido control de sus pobladores.

3. EL DESARROLLO HISTÓRICO

En cada uno de los proyectos estudiados se generaron una serie de situaciones que en la mayoría de los casos presentan similitud. Los tres modelos en el momento de su adopción cuentan con las medidas y las disposiciones legales supuestamente necesarias para su imposición sin embargo ninguno de ellos se desarrolla en su integridad, para todos hubo obstáculos con los propiedades privadas, con los montos de

inversión y con las mismas disposiciones legales. Los obstáculos estudiados en cada uno de los modelos evidencia la falta de claridad y compromiso social de algunos sectores sociales.

Los instrumentos de gestión para abordar la realización del modelo se quedan cortos, los cambios de generación entre quienes conciben el modelo y quienes lo desarrollan se perfilan como una circunstancia de no continuidad. Esto genera transformaciones de fondo en los principios que no se aclaran en su momento; efectos congénitos de una sociedad políticamente inestable y distraída en donde el corto plazo es la norma prioritaria.

Los modelos aquí tratados se van abordando en el camino de su realización. Ninguno de ellos consultó las expectativas de los habitantes. Se diferencia el Medellín Futuro de los otros dos, en su misma gestión y en su procedencia, pues este se va constituyendo con el transcurrir de los años y conserva relativamente la permanencia de quienes lo gestaron en el poder público, lo que generó una proyección que puede medirse en la lectura comparativa del plano de la ciudad existente de 1913 y la de 1937.

Las políticas urbanas del Estado a mediados de este siglo se quedan cortas en sus perspectivas, las medidas de higiene, de obras públicas, de infraestructura, no conllevan las debidas articulaciones para que las administraciones locales lideren su puesta en marcha.

En otro sentido, los tres modelos abordan problemáticas comunes, la ciudad colonial se concibe desde las leyes con explícitas medidas de higiene que se prevén desde la selección ideal del lugar, de acuerdo a los vientos, a la asoleación, a la topografía entre otros; los ensanche se ven abocados a solucionar problemas de pestes y epidemias promulgando nuevas prácticas culturales que proporcionó la tecnología y que trascendieron hasta las mismas formas arquitectónicas y urbanísticas modificando las dimensiones de los vanos, las alturas de los edificios en relación con las dimensiones de las vías, abrió parques, canalizó corrientes, amplió la infraestructura de distribución de agua potable y negra y la sociedad moderna invocó a vivir en condiciones superiores de salubridad que en el plano se abordan desde nuevas dimensiones de las vías, nuevas relaciones del vehículo con el peatón y de este con el espacio abierto, por consiguiente con nuevas formas arquitectónicas.

En el caso del ensanche de París su éxito se atribuye a la simultaneidad de las leyes de higiene y de expropiación, tales atribuciones no son posibles en la mayoría de los ensanches en América sin embargo medidas adoptadas desde diferentes instancias lograr, mejorar la situación del conjunto. Estas consideraciones, con fracasos y logros lo que sí reflejan es el carácter social de los modelos urbanos, pues

buscaron despejar las expectativas de los ciudadanos con propuesta de nuevas formas de construcción de la ciudad.

Los tres modelos manifiestan su deseo de orden, el rechazo al caos y la improvisación, y el control de su crecimiento de la ciudad. Las Leyes de Indias explícitamente dejaron constancia que lo que no se ordene al momento no se ordena jamás.

Ese desarrollo histórico de los modelos urbanos se consagra desde la voluntad de cada gobierno por sobrepasar las dificultades que implica llevar a la realidad un ideal urbano, incluyendo las situaciones no previstas, y dejando entrever que el orden sólo logra su desarrollo donde las circunstancias lo permiten.

4. EL VALOR NORMATIVO

Cada modelo bajo diferentes expresiones y condiciones concibe para un ideal de trazado una normativa y un manejo de la ciudad como un todo.

El modelo indiano pensó el territorio con centros de diferentes jerarquías, con un ámbito determinado para la urbe que se complementaba con sus áreas aledañas de servicios, ideó su gobierno y forma de administración bajo parámetros de las leyes vigentes en el reino. Las normas son extensas, exigen condiciones óptimas para su apropiación, pero su cumplimiento se subordina a una realidad que permite su aplicación de forma parcial y en ocasiones caprichosa.

El Medellín Futuro recurre a visualizar una ciudad inscrita en una vía de circunvalación, y más tarde adhiere a ese ordenamiento las urbanizaciones del norte. Su coherencia está dada por la confrontación de la trama existente con la proyectada. El plano lo emite el Concejo Municipal, y se adopta por acuerdo, se crea una comisión que se encarga del cumplimiento del plano. El mismo plano establece la delineación, el ingeniero del municipio se encarga de demarcar el hilo, el Concejo regula las urbanizaciones y proyecta el equipamiento que requiere la nueva ciudad. Las experiencias de América del Norte y de Europa se divulgan, las alternativas de control se visualizan también, desde el orden económico, pues el gasto de infraestructura es preciso racionalizarlo. Con unas pocas normas que se emiten durante la vigencia del plano se intenta el control.

La ciudad moderna, dibujada por el plano regulador, legisla desde una nueva funcionalidad, desde un nuevo ideal de vida y de vínculos en el que hacer de la vida cotidiana de una ciudad, con profundas reformas al equipamiento que soporta la vieja estructura urbana, con implicaciones de nuevas prácticas de manejo de las oficinas de planeación, con exigencias de absoluta coordinación de los diferentes entes que manejan la ciudad, con determinaciones por fuera de las posibilidades de los recursos técnicos y

económicos de la ciudad; sobre nuevas formas de construir y ocupar la ciudad, sobre un ideal imposible de realizar.

Con ello concluimos que el comportamiento comparativo de estos tres modelos nos muestra como lo más cercano a la realidad y la posibilidad de modificar la ciudad se logra en el modelo del ensanche, evidenciando que la normativa se torna como la herramienta que proporciona esa posibilidad de llevar a cabo el proyecto. Esto nos lleva a valorar la condición del modelo en su sentido práctico, en su concepción simple y racional aún para su imposición absoluta como lo demuestra el modelo colonial.

5. LA ESTRUCTURA URBANA

En cuanto a la funcionalidad y la operatividad el modelo indiano determinó una ciudad con un centro de comercio y servicios administrativos, los barrios determinados por las sedes de los conventos que brindaban servicios a la comunidad, se expandían hacia los límites del marco urbano, en ocasiones a la salida de los caminos. La villa de Medellín estuvo cercada en el siglo XVIII algunos de sus habitantes se negaron a abrir calles, en sus inmediaciones empiezan a surgir viviendas.

El Medellín Futuro creó nuevo equipamiento urbano, inició la especialización de funciones y amplió el radio de comercio del área central hacia la estación del ferrocarril, antiguo límite de la villa colonial, se equipó la ciudad y se permitió un crecimiento continuo organizado especialmente en función de las exigencias propuestas por las técnicas de la élite.

El CIAM definió como las ciudades al estar por fuera de una racional distribución de usos y condiciones espaciales se encontraba en situación de caos, Medellín en ese panorama técnico requería de una reorganización que le permitiera ocupar el sitio que nacionalmente se le asignaba.

Cada modelo determinó su propia funcionalidad, sobre unos límites de población, sobre una forma de circular, recorrer los barrios y dependencias institucionales, pero el centro de la ciudad mantiene su valor de origen y su intensidad comercial e institucional, los barrios residenciales de Medellín Futuro se han transformado, se han densificado y las inmediaciones del área central se han terciarizado, la ciudad del CIAM nunca dejó una huella clara en el occidente de la ciudad, peso más el trazado de los barrios circulares con avenidas arborizadas acompañadas de los antejardines del maestro Pedro Nel. Cada trozo de ciudad busca su relación con el otro, cuando la planificación olvidó el urbanismo se rompieron esas relaciones y la ciudad se desarticuló.

Cada estructura urbana valora unas relaciones y unas formas que permiten la caracterización de esa trama urbana. La condición de límite demarcada por la ciudad colonial, junto con su plaza central, y su cuadrícula, se enfrenta a otra cuadrícula de distintas dimensiones y vínculos, la del Medellín Futuro, la cual se desprende, a mediados del siglo XX, al otro lado del río para generara otras formas urbanas, que dejaron en proyecto los espacios verdes y la discontinuidad típica de la ciudad del CIAM.

Estos puntos básicos nos permiten aceptar que la cultura urbana y las prácticas de la urbanística en la ciudad de Medellín han desdeñado oportunidades de proyectos de consolidación y enriquecimiento de la estructura urbana. Se perfila así una situación física de la ciudad en forma desarticulada y discontinua con dos ciudades de características y desarrollos socio culturales que se enfrentan propiciando desajustes sociales, y que solo albergan como posibilidad de articulación física la readecuación de la zona central de la ciudad y el desarrollo de un ideal concebido para la generalidad de sus habitantes, y no para unos pocos.

6. EL SUEÑO Y LA REALIDAD

El estudio físico de la ciudad de Medellín verificó un acomodo de la cuadrícula indiana, que trasciende a través de los siglos hasta hoy, las respuestas de funcionalidad del territorio y las exigencias de correspondencia de la traza con la forma de "pueblo" logran el deseo de sus cabildantes pero se queda corto en el ideal de las leyes de indias, pues apenas conforma aquel vacío urbano su plaza y la arquitectura no logra ningún alarde que exaltara el ornato que soñaron los gobernantes del siglo XVIII. Pobre en su arquitectura, pobre en su trazado urbano la traza de la cuadrícula española permitió su prolongación y determino el trazado de la ciudad del siglo XIX, y en su núcleo central perdura hasta hoy. Se limitó el sueño se limitaron las realizaciones.

El Medellín Futuro se fue haciendo paso a paso, en la medida que se necesitaba (y esto es posiblemente su mejor logro) se prolongaron sus calles por trechos, se dictaron sus medidas día a día, se reformo su arquitectura entre edificio y edificio. Se penso sobre un plano, corto en ambiciones urbanas, se consulto el urbanismo pero se lucharon condiciones puntuales; unos paramentos, un Bosque de la independencia, una rectificación del río, una Gran Avenida, una circunvalación, una abundante arborización, nuevas urbanizaciones obreras, un nuevo barrio para la élite, unas nuevas fachadas, una nueva imagen de ciudad, y todo ello se logro. Medellín se destacó en el ámbito de las ciudades colombianas, controlo su expansión pero no fue esplendorosa, y su armonía duro poco, su anhelo se desvaneció, pronto muy pronto y no fue posible que el sueño perdurara, aunque se lucho por mantenerlo.

Como conclusión podemos considerar que los modelos urbanos en su necesidad de aplicación lograron conciliar un ideal con la realidad, entonces desarrollaron alternativas de ocupación y de conformación de la ciudad acordes con la forma de vida de cada momento, en cambio la propuesta de la ciudad moderna se alejó de esa realidad y proyectó una ciudad más allá de las posibilidades reales de sus habitantes y sólo fue posible retomarla de forma fragmentaria. Tanto a los dirigentes de la ciudad como a sus habitantes el ideal de ciudad les permitió conocer las posibilidades de ocupación y poder reclamar mejoras para ella.

La ciudad moderna, que se inició con voluntades que al parecer debían perdurar no se consolida como tal, la oficina de valorización margina las prácticas y los ideales del urbanismo, actúa construyendo obras de infraestructura, con vías, con muchas vías, pero olvidando el sentido de planificar para una comunidad de diferentes estamentos, la oficina del plano no perdura, los ideales desarrollistas de progreso y planificación la absorben, las ejecuciones son parciales y limitadas, desde otro punto de vista se deja entrever las rivalidades de los arquitectos, pues se desempeñan en un medio donde el ingeniero alcanzó mucho peso y cuestiona la valoración del urbanismo como tal.

7. APORTES METODOLÓGICOS

La evaluación del aporte metodológico del estudio de las transformaciones de una ciudad latinoamericana a través de tres modelos urbanos se inicia desde la perspectiva de evidenciar que elementos de análisis proporciona el estudio del modelo urbano.

Como se ha venido verificando la alternativa de adopción de un modelo urbano se presenta en épocas de cambio de la sociedad, lo que obliga a contemplar aspectos sociales, económicos, políticos y culturales, tanto desde la situación que genera la crisis como desde la propuesta de cambio. Estos aspectos a su vez nos llevan a enfocar la variable de funcionalidad, de relación y de vínculo de los elementos de la estructura urbana, desde el campo de la morfología nos obliga a comprender las condiciones de una nueva trama, su forma, su escala, su potencialidades de desarrollo y transformación. En el caso del ensanche pudimos comprender como la nueva tecnología, la evolución en las comunicaciones obligó a un cambio de escala de la trama y del equipamiento. El penetrar en el campo de la esencia misma de los cambios formales permite comprender el nuevo tipo de relaciones de la ciudad y sus partes.

Obliga este análisis también a comprender la forma como se llega a adoptar el modelo y la operatividad para su aplicación lo que revela las dificultades o posibilidades de emprender proyectos urbanos, las prioridades de inversión pública, el interés y la formación de sus líderes en el campo del urbanismo, los recursos y herramientas que permitieron o negaron el desarrollo de la propuesta.

Cada modelo con su implicación de cambio trae consigo una idea de orden, de allí la importancia de evidenciar los cambios, de describir los diferentes momentos de la ciudad para evaluar las características que establece ese nuevo orden y hasta donde han dejado huella en el plano de la ciudad, pues la aplicación del modelo deja formas imborrables como son los caso tan conocidos como el ensanche de París, Barcelona, o Madrid, o la traza misma de Brasilia.

Otro campo que permite explorar el estudio del modelo urbano es hasta donde llega puntualmente un desarrollo de una parte de la ciudad, pues los modelos han establecido límites, y toda nueva intervención debe atender las relaciones de esos vínculos entre las diversas partes de la ciudad.

En Colombia el estudio de la construcción de la ciudad como fenómeno urbano esta por desarrollarse, permitiendo este estudio opciones metodológicas pues ciudades como Bogotá y Cali surgen en la colonia, sufrieron un proceso de urbanización a principios del siglo XX y contaron con planes reguladores, Bogotá intento en tres o cuatro ocasiones elaborar un plano científico que sirviera de base para comprender el crecimiento de la ciudad en determinado sentido, lo que permitía el estudio de un proyecto de mejoras y extensión de la ciudad como lo manifestó Julio Carrizosa Valenzuela secretario de Obras Públicas de Bogotá en 1929, proyecto que no alcanzo sus fines, sin embargo establecer como parámetro de estudio las imposibilidades de llevar a cabo estos planes y en su efecto los procesos que experimentó la urbanización en estas ciudades permite aproximaciones al conocimiento de la realidad del proceso, desarrollo y construcción de las ciudades colombianas.

Esta propuesta de estudio de la ciudad colombiana a partir de los modelos urbanos rompe con la forma en que se ha venido abordando el conocimiento del proceso de transformación de la ciudad colombiana pues tradicionalmente se viene analizando desde los estilos arquitectónicos, abstracción que en ocasiones aleja las situaciones de cambio de su propia realidad o definitivamente se ignora.

BIBLIOGRAFÍA

COLONIA

Manuscritos

Archivo Cabildo de Medellín.
Archivo Histórico General de la Nación.
Archivo Histórico de Antioquia.

Planimetría

Archivo Histórico General de la Nación. Mapoteca.

MEDELLÍN FUTURO

Manuscritos

Folletos varios , Biblioteca Pública Piloto, Sala Antioquia.
Folletos misceláneos y prensa, Biblioteca Universidad de Antioquia.
Notarías de Medellín 1913, Archivo Histórico de Antioquia.
Libros de Actas, Informes y correspondencia, Concejo Municipal de Medellín. Archivo Concejo de Medellín.
Libros de Actas y Correspondencia SMP, Archivo Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín.

Planimetría

Colecciones Particulares.
Fundación Antioqueña para los Estudios Sociales
Planoteca Departamento Administrativo Planeación Metropolitana.
Planoteca Facultad de Ingeniería, Universidad Nacional de Colombia, Medellín.

PLAN PILOTO

Manuscritos y Tesis

Biblioteca Facultad de Arquitectura y del Posgrado de Planeación de la Universidad Nacional de Colombia, Medellín .
Fundación Antioqueña para los Estudios Sociales, archivo Jorge Restrepo Uribe.
Informes del Plan Piloto, Biblioteca Departamento Administrativo Planeación Metropolitana.
Libros de Actas, informes y correspondencia, Concejo Municipal de Medellín y Alcaldía, Archivo Concejo de Medellín.
Biblioteca Facultad de Arquitectura Universidad Pontificia Bolivariana.

Planimetría

Biblioteca Departamento Administrativo Planeación Metropolitana.
Biblioteca Facultad de Ingeniería, Universidad Nacional de Colombia, Medellín.
Folletos varios, biblioteca Pública Piloto, Sala Antioquia.
Fundación Antioqueña para los Estudios Sociales.

MEDELLÍN FUTURO PLAN PILOTO

Periódicos y Revistas

Anales de la Escuela de Minas
Colombia
Crónica Municipal
El Combate
El Correo Liberal
La Defensa
La organización
El Espectador
El Luchador
Letras y encajes
Pórtico
Proa
Progreso
Separata Planeación Metropolitana

PUBLICACIONES

CARTOGRAFÍA URBANA

COLOMBIA. OFICINA DE LONGITUDES Y FRONTERAS. Coordenadas geográficas determinadas por la Oficina de Longitudes, Bogotá, Imprenta del Estado Mayor General, 1919.

CORTES, Vicenta. Catálogo de mapas de Colombia, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1967.

ESPAÑA. MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO. DIRECCIÓN GENERAL DE ARQUITECTURA Y VIVIENDA. Cien planos de la Habana en los archivos españoles, Madrid, MOPU. Arquitectura, 1985.

ESPAÑA. SERVICIO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DEL EJERCITO. Cartografía y relaciones históricas de ultramar, Madrid, Servicio Histórico Militar, 1980. 2 v. Ponentes, Manuel García Baquero, Juan Manuel Zapatero.

Libro de actas de M. Y, Cavdo y Rexmto de la Villa de Medellín, Medellín, Imprenta Oficial, 1937.

MEDELLÍN. CONCEJO. DE MEDELLÍN. COMISIÓN ASESORA PARA LA CULTURA. Cartografía urbana de Medellín 1790-1950, Roberto Luis Jaramillo, Verónica Perfetti Medellín, el Concejo, 1993.

DICCIONARIO BIOGRÁFICO Y GENEALÓGICO

ARANGO MEJÍA, Gabriel. Genealogías de Antioquia y Caldas, 2 ed., Medellín, Imprenta Departamental, 1942. 2 v.

OSPINA, Joaquín. Diccionario biográfico y bibliográfico de Colombia, Bogotá, Editorial de Cromos, Editorial Águila, 1927-1939. 3 v.

ESTADÍSTICA

Apuntamientos topográficos y estadístico de la Provincia de Medellín, Medellín, Imprenta de J. Facio Lince, 1852.

COLOMBIA. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Panorama estadístico de Antioquia: s. XIX y XX, Medellín, DANE, 1981.

MEDELLÍN. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN METROPOLITANA. Medellín. Evolución histórica demográfica, Medellín, El Departamento, 1982.

MEDELLÍN. OFICINA DE ESTADÍSTICA MUNICIPAL, "Anuario estadístico del Distrito de Medellín" Medellín. Vol. 1 (1915). No. 1

HISTORIA Y FILOSOFÍA

AVELLA VIVES, J. Los cabildos coloniales, Madrid, s.e., 1934.

BERMAN, Marshall. Todo lo sólido se desvanece en el aire, la experiencia de la modernidad, Bogotá, Siglo XXI Editores, 1991, (5a. edición).

GRAMSCI, Antonio. Notas sobre Maquiavelo, sobre política y sobre el estado moderno, México, Juan Pablos Editor, 1975.

KONETZKE, Richard. América Latina: la época colonial, México, Siglo Veintiuno Editores, 1986. Tomo II

NISBET, Robert. Historia de la idea de progreso, México, Gedisa, s.f.

OTS Capdequí J. M. El estado español en las Indias, México, Fondo de Cultura Económica, 1986.

HISTORIA DE COLOMBIA

COLOMBIA. COMISIÓN COROGRÁFICA. Geografía física i política de las provincias de la Nueva Granada, Bogotá, Imprenta del Estado, Imprenta del Banco de la República, 1956 - 1957. (Archivo de la economía nacional; 21-24)

COLOMBIA. INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI. SUBDIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN Y DIVULGACIÓN GEOGRÁFICA. Diccionario Geográfico de Colombia, 2 ed. rev. y aum., Bogotá, IGAC, 1971.

ECHAVARRÍA S., Juan José, "Los factores determinantes de la industrialización colombiana entre 1920 y 1950: cambio tecnológico e inversión bajo condiciones de oferta limitada de mano de obra", en: Coyuntura económica. Bogotá. Vol. XVI (marzo 1984). No. 1 p.213-253

En busca de un país: la Comisión Corográfica, Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1984.

OCAMPO, José Antonio, ed. Historia Económica de Colombia, Bogotá, Siglo Veintiuno Editores de Colombia; Fedesarrollo, 1987.

OLANO E., Ricardo. Propaganda cívica, Medellín, Ricardo Olano, 1930.

PAEZ COURVEL, Luis Eduardo. Historia de las medidas agrarias antiguas: legislación colonial y republicana y el proceso de su aplicación en la titulación de tierras, Bogotá, Librería Voluntad, 1940.

PALACIOS, Marco. El café en Colombia (1850-1970): una historia económica, social y política, Bogotá, Ed. Presencia, 1979.

PARDO PARDO, Alberto. Geografía económica y humana de Colombia, Bogotá, Tercer Mundo, 1979. (Colección Aventura del Desarrollo)

HISTORIA Y ESTUDIOS DE ANTIOQUIA

ACEBEDO MORENO, Francisco. La villa de San José de la Marinilla: sus armas y divisas y su real privilegio de villazgo, s.l., Idea, Comare, 1988.

BOTERO HERRERA, Fernando. La industrialización en Antioquia. Génesis y consolidación. 1900-1930, Medellín, Universidad de Antioquia. Centro de Investigaciones Económicas, 1984.

BREW, Roger. El desarrollo económico de Antioquia desde la independencia hasta 1920, Bogotá, Talleres Gráficos del Banco de la República, 1977 (Archivo de economía nacional; 38)

CAMPUZANO, Rodrigo. Contribución del poblamiento a la formación de la provincia antioqueña, Medellín. Tesis: (historiador) Universidad Nacional de Colombia (Medellín), s.f.

CASAS ORREGO, Alvaro León. El comercio en la ciudades de Antioquia 1740-1810, Medellín. Tesis: (historiador) Universidad de Antioquia 1985

CASTELLANOS, Juan de. Historia de la Gobernación de Antioquia y la del Chocó, Bogotá, Ed. A.B.C, 1942 (Biblioteca Popular de Cultura Colombiana ; v. 1)

FUNDACIÓN ANTIOQUEÑA PARA LOS ESTUDIOS SOCIALES. Los estudios regionales en Colombia: el caso de Antioquia, s.l., s.e., 1979 (Biblioteca Colombiana de Ciencias Sociales; v. 5)

GÓMEZ BARRIENTOS, Estanislao. 25 años a través del Estado de Antioquia: continuación de la obra "Don Mariano Ospina y su época", Medellín, Tip. San Antonio; Imprenta Oficial, 1918-1927. v. 1

GÓMEZ C., Antonio. Antioquia y Santafé de Antioquia rectificaciones históricas. Estudio presentado al Congreso Nacional de Historia de 1930, Medellín, Tip. Buffalo, 1930.

GÓMEZ MARTÍNEZ, Fernando y PUERTA, Arturo. Biografía económica de las industrias de Antioquia, Medellín, Bedout, 1946.

GUTIÉRREZ VILLEGAS, Javier. Antioquia: su geografía y su historia, Medellín, Bedout, 1971, Historia de Antioquia, Bogotá, Editorial Presencia, 1988.

"Homenaje de Medellín a Rionegro y a Santafé de Antioquia", en: Crónica Municipal. Edición especial. Medellín (1963). p.456

IBIZA DE RESTREPO, Ghislaine. El proceso del desarrollo económico de Antioquia, Medellín, Instituto de Integración Cultural, 1974?

LÓPEZ TORO, Alvaro. Migración y cambio social en Antioquia durante el s. XIX, 3 ed., Medellín, Hombre Nuevo, 1979.

MAYOR MORA, Alberto. Ética, trabajo y productividad en Antioquia: una interpretación sociológica sobre la influencia de la Escuela Nacional de Minas en la vida, costumbres e industrialización regionales, Bogotá, Ediciones Tercer Mundo, 1984.

OSPINA, Tulio. El oidor, Mon y Velarde, regenerador de Antioquia, Medellín, Tip. del Externado, 1901.

PARSONS, James J. La Colonización antioqueña en el occidente de Colombia, Bogotá, s.e., s.f.

PÉREZ, Felipe. Geografía (sic) física i política del Estado de Antioquia. Escrita de orden del gobierno general (sic) por Felipe Pérez, Bogotá, Imprenta de la Nación, 1863.

PIEDRAHÍTA ECHEVERRI, Javier. Historia Eclesiástica de Antioquia (Colonia e Independencia) 1545 - 1828, Medellín, Ed. Granamérica, 1973.

PIEDRAHÍTA ECHEVERRI, Javier. La nueva ciudad de Santiago de Arma de Rionegro y su patrona Nuestra Señora de la Concepción del Rosario de Arma de Rionegro, Medellín, Familia Piedrahíta Echeverri, 1988.

POVEDA RAMOS, Gabriel. Historia económica de Antioquia, Medellín, Ediciones Autores Antioqueños, 1988 (Colección autores antioqueños; 211).

RESTREPO SAENZ, José María. Gobernadores de Antioquia, Bogotá, Imprenta Nacional; Lumen Christi, 1944, 1970. (Biblioteca de Historia Nacional; 72, 122)

RODRÍGUEZ, Jorge. Maizópolis: monografías de los distritos antioqueños, Medellín, El Correo Liberal, 1915.

SCHENCK, Friedrich von. Viajes por Antioquia en el año de 1880, Bogotá, Imp. del Banco de la República, 1953 (Archivo de la Economía Nacional; 9)

SILVESTRE, Francisco. Relación de la provincia de Antioquia, Medellín, Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia, 1988. (Ediciones especiales; 4)

SUAREZ, Ivonne. Oro y sociedad en Antioquia 1575 - 1700, s.l., Universidad de Antioquia, 1983.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA (MEDELLÍN). FACULTAD DE ARQUITECTURA. Estudio del patrimonio cultural de Antioquia y el Viejo Caldas, Medellín, Universidad Nacional de Colombia. Centro de Publicaciones, 1984.

URIBE ÁNGEL, Manuel. Colón, América, Medellín, Medellín, Imprenta del Departamento, 1829.

URIBE ÁNGEL, Manuel. Compendio histórico del departamento de Antioquia, Medellín, Imprenta Republicana, 1887.

URIBE ÁNGEL, Manuel. Geografía general y compendio histórico del estado de Antioquia en Colombia, París, Imprenta de Víctor Goupy y Jourdan, 1885.

RESEÑAS, HISTORIAS Y ESTUDIOS DE MEDELLÍN

"300 aniversario de la fundación de Medellín", en: Crónica Municipal. Edición extraordinaria. (1966). p.405

Álbum de Medellín 1923, 2 ed., Medellín, Sociedad de Mejoras, 1923.

Álbum de Medellín, 1932, Medellín, Tall. Tip. "Bedout", 1932.

Álbum de Medellín 1956, Medellín, s.e., s.f.

AROSEMENA, Justo y SCHNNITTER, Erika y MEJÍA, Mauricio. Medellín. Guía arquitectónica área central. Tesis: (Arquitecto) Universidad Pontificia Bolivariana 1981

- BANCO DE LA REPÚBLICA y FUNDACIÓN ANTIOQUEÑA PARA LOS ESTUDIOS SOCIALES.** Francisco Mejía, Medellín, Banco de la República. Departamento editorial, s.f.
- BENITEZ, José Antonio.** Carnero: y miscelánea de varias noticias, antiguas y modernas de esta villa de Medellín, Medellín, Ediciones Autores Antioqueños, 1988. (Colección Autores antioqueños; 40)
- BERNAL NICHOLLS, Alberto.** Apuntaciones sobre los orígenes de Medellín, Medellín, Universidad de Antioquia, 1976.
- BERNAL NICHOLLS, Alberto.** Miscelánea sobre la historia, los usos y las costumbres de Medellín, Medellín, Universidad de Antioquia. Dirección Académica y de Extensión Cultural, 1980.
- BONILLA VÉLEZ, Gloria Estela.** La estructura agraria en el Valle de Aburrá. 1676 - 1730, Medellín. Tesis: (historiador)Universidad de Antioquia 1984
- BOTERO H., Fernando.** Ponencia: "Los primeros esbozos de regulación urbana en Medellín y sus principales obstáculos. 1890 - 1950", Bucaramanga, Congreso de Historia de Colombia, 1992
- CÁMARA DE COMERCIO DE MEDELLÍN,** "De mercaderes a comerciantes", en: Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo. Medellín (1989). No. 30 p.13-161
- CAMPUZANO, Rafael,** "Higiene de la ciudad", en: Anales de la Academia de Medicina de Medellín. Medellín. Vol. 2 (1989). No. 5 p.151-155
- "Cartas a Isidoro Laverde Amaya, escritas por Manuel Uribe Ángel", en: Revista Literaria. Bogotá (1891).
- CEREZO GÓMEZ, Enrique.** Cronología de Medellín: sucesos notables en la génesis de la ciudad, Medellín, Universidad Pontificia Bolivariana, 1970 (Colección Rojo y Negro).
- El comercio en Medellín 1900-1930, Medellín, Fenalco Antioquia, 1982.
- FUNDACIÓN ANTIOQUEÑA PARA LOS ESTUDIOS SOCIALES.** Jorge Restrepo Uribe: su influencia en el desarrollo de Medellín, Medellín, el Concejo, 1992.
- FUNDACIÓN CÁMARA DE COMERCIO DE MEDELLÍN PARA LA INVESTIGACIÓN Y LA CULTURA.** Ricardo Olano, visionario de la ciudad colombiana, Medellín, Cámara de Comercio de Medellín, 1989. (Colección Fundación Cámara de Comercio de Medellín; 3)
- GAVIRIA TORO, José.** Monografías de Antioquia II: Medellín en 1923, v.2, Medellín, Imprenta Oficial, 1925.
- GÓMEZ ÁNGEL, José María.** Celebración del segundo centenario de la fundación de la villa de Medellín, Medellín, Imprenta del Estado, 1875.
- GÓNIMA M., Eladio.** Historia del teatro en Medellín y vejeces, Medellín, Elías Gónima, 1909.
- Guayaquil. Una ciudad dentro de otra: síntesis del poderío de una raza, Medellín?, Ediciones Progreso, s.f.
- Guía comercial, industrial y turística de Medellín para Colombia , Medellín, Tip. Pérez y Estilo, 1951.
- HOYOS M., Germán.** Guía ilustrada de Medellín, Medellín, Tip. San Antonio, 1916.
- Informe del prefecto de la Provincia del Centro Laureano García R. al señor secretario de gobierno, Medellín, Imprenta Oficial, 1905.
- Informe del presidente del Concejo Municipal de Medellín, Medellín, Imprenta del Departamento, 1892.
- ISAZA, Isidoro,** "Descripción de Medellín en 1870", en: Crónica Municipal. Medellín (1940). No. 1137
- LATORRE MENDOZA, Luis.** Historia e historias de Medellín s. XVII, XVIII, XIX, Medellín, Imprenta Oficial, 1934.
- Libro de actas de M. Y, Cavdo y Rexmto de la Villa de Medellín, Medellín, Imprenta Oficial, 1937.

Libro de oro de Medellín: en el tricentenario de su erección en Villa, 1675-2 de noviembre- 1975, Medellín, Editorial Bedout, 1975.

Medellín en 1932, Medellín, Imprenta Editorial Librería Pérez, 1932.

Medellín, monografía, Medellín, Ed. Hemisferio, 1959.

MEDELLÍN. CONCEJO. 350 aniversario de la fundación de Medellín: edición extraordinaria, homenaje del cabildo a la ciudad en su clásica fecha 1616- marzo- 1966, Medellín, Crónica Municipal, 1967.

Medellín. Reseña histórica de la ciudad, s.l., mimeografiado, s.f.

MEDELLÍN. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN METROPOLITANA. Medellín. Evolución histórica demográfica, Medellín, El Departamento, 1982.

MOLINA LONDOÑO, Luis Fernando, "Pepe Sierra, realidad y mito: semblanza empresarial", en: Revista antioqueña de economía y desarrollo. Medellín (1991). No. 35 p.42-48

MONSALVE M., Manuel. Medellín: su presente y su futuro, s.l., s.e., 1941.

OCHOA, Lisandro. Cosas viejas de la Villa de la Candelaria, Medellín, Escuela Tipográfica Salesiana, 1948.

OLANO E., Ricardo. Memorias 1918 - 1923, Medellín, versión mecanografiada, s.f. 6 v.

ORTEGA RICAURTE, Daniel. Álbum del sesquicentenario, Bogotá, Aedita Eds., 1960.

ORTÍZ ARANGO, Rafael. Estampas de Medellín antiguo, Medellín, Fábrica de Licores y Alcoholes de Antioquia, 1983.

OSPINA ARIAS, Libardo. Una vida, una lucha, una victoria: monografía histórica de las empresas y servicios públicos de Medellín, Medellín, Colina, 1966.

OSPINA, Uriel. Medellín tiene historia de muchacha bonita, Bogotá, Tercer Mundo, 1976.

PAYNE, Constantine Alexandre, "Crecimiento y cambio social en Medellín 1900-1930", en: Estudios Sociales. Medellín, vol. 1 N. 1 de septiembre, 1986.

PEYRAT, Jean. Guía de Medellín y sus alrededores, Nueva York, s.e., 1916.

PIEDRAHÍTA ECHEVERRI, Javier. Del poblado de San Lorenzo de Aburrá a la parroquia de San José del Poblado, Medellín, Secretaría de Educación y Cultura, 1976.

PIEDRAHÍTA ECHEVERRI, Javier. Documentos y estudios para la historia de Medellín, Medellín, Editorial Colina, 1983.

PUERTA LUCENA, Arturo, ed. Medellín. Figuras significativas en el tricentenario de Medellín, Medellín, Litográficas Zenith, 1975.

ACADEMIA ANTIOQUEÑA DE HISTORIA. Repertorio histórico. Números varios

RESTREPO, Manuel, "¿Ciudad o aldea?" en: Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo. Medellín (1989). No. 30.

RODRÍGUEZ, Pablo. Cabildo y vida urbana en el Medellín colonial. 1675-1730, Medellín, Editorial Universidad de Antioquia, 1992 (Colección Clio de historia colombiana; 3).

SILVA L., Isidoro. Primer directorio general de la ciudad de Medellín para el año 1906, Medellín, s.e., 1906.

SOCIEDAD DE MEJORAS PUBLICAS DE MEDELLÍN. La ciudad. Medellín en el 5º cincuentenario de su fundación. Pasado, presente y futuro, Medellín, Tip. Bedout, 1925.

SOCIEDAD DE MEJORAS PUBLICAS DE MEDELLÍN. Medellín, 2 ed., Leipzig, Victor Sperling, 1910.

SOCIEDAD DE MEJORAS PUBLICAS DE MEDELLÍN, ED. Medellín el 20 de julio de 1910, Leipzig, Ed. V. Sperling, s.f.

SOCIEDAD DE MEJORAS PUBLICAS DE MEDELLÍN. Medellín, ciudad tricentenaria, 1675-1975: pasado, presente, futuro, Medellín, Editorial Bedout, 1975.

TORO B., Constanza. Medellín: servicios públicos y desarrollo urbano, 1880-1950, s.l., texto mecanografiado, s.f.

"Tres monografías de Medellín", en: Repertorio Histórico, año VII, vol. 1 No. 8-12, Medellín, dic. 1925.

URIBE VALLEJO, Alberto. El Medellín que se fue, Medellín, Ediciones Panorama, 1973.

VILLEGAS GÓMEZ, Hernán Darío. La formación social del proletariado antioqueño. 1880-1930, Medellín, Concejo de Medellín, 1990. (Autores de Hoy; 6)

URBANISMO Y ARQUITECTURA

AGUILERA, Javier. La cuadrícula: un modelo urbano para las ciudades americanas,

AYMONINO, Carlo. El significado de las ciudades, Madrid, H. Blume, 1981, (Biblioteca Básica de Arquitectura)

AYMONINO, Carlo. Lo studio dei fenomeni urbani, Roma, Officina Edizioni, 1977.

AYMONINO, Carlo, comp.. Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna, Barcelona, Ed. Gustavo Gili, 1971 (Colección Ciencia Urbanística)

BATTISTI, Camilo. Arquitectura, ideología y ciencia, Madrid, Ed. Blume, 1980.

BENÉVOLO, Leonardo. Diseño de la ciudad. El arte y la ciudad contemporánea, Barcelona, Ed. Gustavo Gili, 1982, (Colección diseño de la ciudad)

BENÉVOLO, Leonardo. Historia de la arquitectura moderna, 6a ed. amp., Barcelona, Ed. Gustavo Gili, 1985, (Biblioteca de Arquitectura)

BONET CORREA, Antonio. El urbanismo en España e Hispanoamérica, Madrid, Ediciones Cátedra, 1991, (Colección ensayos, arte y cátedra)

CENTRE NATIONAL d'ART et de CULTURE GEORGES POMPIDOU y otros. Visiones Urbanas: Exposición, París- Barcelona, Barcelona 1994.

CHUECA, Fernando. Breve historia del urbanismo, Madrid, Alianza Editorial, 1968.

ESPAÑA. COMISIÓN NACIONAL QUINTO CENTENARIO Y JUNTA DE ANDALUCÍA. CONSEJERA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE Y CONSEJO SUPERIOR DE COLEGIOS DE ARQUITECTOS. La ciudad ibero americana hasta 1573, Madrid, Consejo Superior de los Colegios de Arquitectura de España, 1987. (Historia Urbana de Iberoamérica; Tomo I)

ESPAÑA. DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TURISMO. Urbanismo español en América, Madrid, Editora Nacional, 1973.

ESPAÑA. MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO. CENTRO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO. La ciudad hispanoamericana: el sueño de un orden, Madrid, MOPU, 1989.

- EZQUIAGA, José María. Las antinomias de la forma urbana, s.l., CEUNT, 1985.
- GRASSI, Giorgio. La construcción lógica de la arquitectura, Barcelona, Colegio Ofc. de Arquitectos de Cataluña y Baleares, 1973.
- CIAM d'urbanism: Grille mise en pratique de la Charte d'Athenes., s.l., Ascoral, L'Architecture d'Aujourd'hui, Techniques et Architecture, 1948.
- GUTIÉRREZ, Ramón. Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica, Madrid, Ed. Cátedra, 1983.
- GUTIÉRREZ, Ramón. Buenos Aires: evolución histórica, Bogotá, Fondo Editorial Escala, 1993.
- GUTIÉRREZ, Ramón, et. al. La arquitectura andaluza y americana. Influencias mutuas. (Siglos XVI-XX), Sevilla, s.e., 1989.
- GUTIÉRREZ, Ramón. Las ciudades en América Latina, Buenos Aires, s.e., 1972.
- GUTIÉRREZ, Ramón y SÁNCHEZ NEGRETTE, Angela. Evolución urbana de corrientes, Buenos Aires, Instituto Argentino de Historia de la Arquitectura y el Urbanismo, 1986.
- HARDOY, Jorge Enrique. Teoría y practicas urbanísticas en europa entre 1850 y 1930, su traslado a América Latina en: Repensando la ciudad de América Latina. Jorge E. Hardoy y Richard M. Morse compiladores, Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano, 1988, (Colección Estudios Políticos y Sociales).
- HARDOY, Jorge Enrique et. al. El impacto de la urbanización en los centros históricos de América Latina, Lima, PNUD-UNESCO, 1981.
- HARDOY, Jorge Enrique. El modelo clásico de la ciudad colonial hispanoamericana. Actas y memoria del 38º Congreso de americanistas, Munich, s.e., 1972.
- HARDOY, Jorge Enrique y SATTERTHWAIT, David. La ciudad legal y la ciudad ilegal, Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano, IIED-América Latina, 1987, (Colección estudios políticos y sociales)
- HARDOY, Jorge Enrique, "Las formas urbanas europeas durante los siglos XVI y XVII y su utilización en América Latina" en: Urbanización y proceso social en América. Lima (1972).
- INSTITUTO DE CULTURA HISPÁNICA. Exposición: Las ciudades en Iberoamérica, Madrid, Ministerio de la Vivienda, Oct. 1973.
- KOSTOF, Spiro. The city shaped: urban patterns and meanings through history, London, Thames and Hudson, 1991.
- L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI, ed. CIAM 9: Aix - en - Provence 19-25 Juillet 1953: contribution a la Charte de l'habitat, s.l., s.e., 1953
- L'Architecture d'au jourd'hui. París . Vol. 33 (1951). La ville", en: L'architecture d'au jourd'hui. París. Vol. 15 (1970). No. 3
- LE CORBUSIER. "Gardez-nouz du pleonasme", en: Formes et vie. No. 1 p.3-13
- LE CORBUSIER. La ville radieuse, París, s.e., 1964.
- LE CORBUSIER. Obra completa 1938-1946, Zurich, W. Boesiger, 1946
- LE CORBUSIER. Principios de urbanismo (La Carta de Atenas), Barcelona, Ediciones Ariel, 1971.
- LLUBERES, P., "El damero y su evolución en el mundo occidental", en: Boletín del CIHE. Caracas (1966). No. 21
- MADRID (ESPAÑA). INSTITUTO DE ESTUDIOS DE ADMINISTRACIÓN LOCAL. SEMINARIO DE URBANISMO, ED. Planos de ciudades iberoamericanas y filipinas existentes en el Archivo de Indias, Madrid, Silverio Aguirre, 1952. 2v.

- MALDONADO, Leal, "El urbanismo y las ciencias sociales", en: Ciudad y Territorio. . Vol. 67 (1986).
- MONNET, , "¿Poesía o urbanismo? Utopías urbanas y crónicas de la ciudad de México (siglos XVI a XX)", en: Historia Mexicana. México. Vol. XXXIX (enero-marzo 1990). No. 3 p.727-766
- MUNFORD, Lewis. La historia de la ciudad, s.l., s.e., s.f.
- MUÑOZ PÉREZ, J.. Una descripción comparativa de las ciudades americanas del siglo XVIII, Madrid, Estudios Geográficos, 1954.
- NEW JERSEY DEPARTMENT OF ECONOMIC DEVELOPMENT. DIVISION OF PLANNING AND ENGINEERING, ED. Effective zoning, s.l., New Jersey Department of Economic Development. Division of Planning and Engineering, s.f.
- NIEMEYER, O., "Experiencia en Brasilia" Caracas (1964). No. 18
- PALM, E. W., "Perspectiva de una historia de la arquitectura colonial hispanoamericana", en: Boletín del CIHE. Caracas (1966). No. 4
- PICCATO, Giorgio. La construcción de la urbanística: Alemania 1871-1914, Barcelona, Editorial Montserrat, 1993, (Colección de Urbanismo OIKOS-TAU)
- PIRENNE, Henri. Las ciudades de la Edad Media, Madrid, Alianza Editorial, 1985.
- ROGERS, Ernesto N. y SERT, José Luis y TYRWHITT, . El corazón de la ciudad, Barcelona, HOEPL S.L., 1955.
- ROMERO, José Luis. Latinoamérica: las ciudades y las ideas, México, Siglo Veintiuno eds., 1984.
- ROSENAU, Helen. La ciudad ideal: su evolución arquitectónica en Europa, Madrid, Alianza Editorial, 1986, (Alianza Forma; 57)
- ROSSI, Aldo. La arquitectura de la ciudad, 6a ed., Barcelona, Ed. Gustavo Gili, 1982, (Colección Punto y Línea)
- ROWE, Collin. Ciudad Collage, Barcelona, Ed. Gustavo Gili, 1981, (Colección Arquitectura y Crítica)
- ROWE, Collin. La arquitectura de la utopía. Materialismo y arquitectura moderna, Barcelona, s.e., 1978.
- SAMBRICIO, Carlos. Territorio y ciudad en la España de la Ilustración, Madrid, Instituto del Territorio y Urbanismo, 1991.
- SICA, Paolo. Historia del urbanismo, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1981.
- SITTE, Camilo. Construcción de ciudades según principios artísticos, Barcelona, Ed. Gustavo Gili, 1980.
- TERÁN, Fernando de. Brasilia ¿Ciudad olimpo, o area metropolitana?.
- TERÁN, Fernando de. Ciudad y urbanización en el mundo actual, Madrid, Barcelona, Editorial Blume, 1969.
- TERÁN, Fernando, "Teoría e intervención en la ciudad. balance de un periodo. Estado de la cuestión. Perspectivas" en: Ciudad y Territorio. . Vol. 59 y 60
- VILLANUEVA, C. R. Caracas en tres tiempos. Iconografía, retrospectiva de una ciudad, Caracas, Comisión de Asuntos Culturales del Cuatricentenario de Caracas, 1966.
- VILLANUEVA, C. R. La Caracas de ayer y de hoy, París, Dra. Eger Frére, 1950.
- WIENER, Paul Lester y SERT, José Luis. Report pilot plan Medellín, Medellín, s.e., January 31, 1950.
- YUJNOVSKY, O. La estructura interna de la ciudad, Buenos Aires, SIAP, 1971.
- ZAWIZA, L., "Fundación de las ciudades hispanoamericanas", en: Boletín del CIHE. Caracas (1974). N.13

URBANISMO Y ARQUITECTURA DE COLOMBIA

- BOTERO GÓMEZ, Fabio. La ciudad colombiana, 2 ed., Medellín, Ediciones Autores Antioqueños, 1991.
(Colección de autores antioqueños; 58)
- MARTÍNEZ, Carlos. Apuntes sobre el urbanismo en el Nuevo Reino de Granada, Bogotá, Talleres Gráficos del Banco de la República, 1967.
- MARTÍNEZ, Carlos. Bogotá, sinopsis de su evolución urbana 1536-1900, Bogotá, Escala, 1976.
(Colección historia; 2)
- MARTÍNEZ, Carlos. Reseña urbanística sobre la fundación de Santafé en el Nuevo Reino de Granada, Bogotá D.E., Sociedad Colombiana de Arquitectos. Seccional de Bogotá, 1973.
- OLANO E., Ricardo. Propaganda cívica, Medellín, Ricardo Olano, 1930.
- ROTHER, Hans. Legislación urbanística colombiana: su relación con la planeación física, económica y social, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 1985.
- SALCEDO, Jaime. Estructuras y tipologías urbanas en Colombia durante el periodo de dominación española, s.l., inédito, 1990.
- SALCEDO, Jaime, "La estructura urbana de la ciudad colonial", en: DANA. Buenos Aires (1987). No. 23 p.58-70
- UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, UNIVERSIDAD DE LOS ANDES, et. al. Exposición: Bogotá 1950: Plan director de Le Corbusier, Bogotá, s.e., 1988.
- VALENCIA JARAMILLO, Jorge. Hacia una auténtica política de desarrollo regional y urbano, Bogotá, Conferencia Latinoamericana de Desarrollo Urbano, 1975.

URBANISMO Y ARQUITECTURA DE MEDELLÍN

- AREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRA. SECRETARIA EJECUTIVA, ED. Los planes de desarrollo municipal en la Ley 9º de 1989, Medellín, Arrea Metropolitana del Valle de Aburrá, 1990.
- BERNAL, Marcela y GALLEGO, Ana Lucía y JARAMILLO, Olga Lucía. 100 años de arquitectura en Medellín (Folleto exposición), Bogotá, Banco de la República. Departamento Editorial, s.f.
- BRAVO BETANCUR, José María y QUINTERO ESCOBAR, Joaquín.
Medellín, una ciudad que devuelve su centro al peatón, Medellín, Multigráfica, 1984.
- CÁMARA DE COMERCIO DE MEDELLÍN. Medellín: elementos básicos para su desarrollo planificado, Medellín, Editorial Bedout, 1981.
- FRANCO RESTREPO, Nohemi y JIMÉNEZ G., Gloria M. y OROZCO SIERRA, Flor M. Medellín 1889-1950: reseña histórica de su arquitectura y su estética, Medellín, N. Franco Restrepo, 1984. TESIS: (Técnico en dec. y dib. arq.) – Academia Superior de Artes 1984
- FUNDACIÓN CASA MUSEO. Exposición: Maestro Pedro Nel Gómez, Medellín, s.e., 1991.
- MEDELLÍN. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN Y SERVICIOS TÉCNICOS. Estudio básico para el plan vial de Medellín: informe general, Medellín, texto mecanografiado, nov. 1970.

MEDELLÍN. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN Y SERVICIOS TÉCNICOS. Medellín. Estudio analítico para la defensa del patrimonio representativo de Medellín, Medellín, El Departamento, 1977.

MEDELLÍN. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN Y SERVICIOS TÉCNICOS. Plan de desarrollo metropolitano del Valle de Aburrá. Para la consolidación de la metrópoli, Medellín, 1985.

MEDELLÍN. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN. PLAN METROPOLITANO. Medellín: la ciudad viable - la ciudad deseable, Medellín, texto mecanografiado, 1975.

MEDELLÍN. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN Y SERVICIOS TÉCNICOS. Plan de desarrollo urbano de Medellín, Informe preliminar, Medellín, S.E., 1979.

MEDELLÍN. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN. Revisión de la planeación y del desarrollo de Medellín y de su área metropolitana. Presidido por José Luis Sert, Medellín, texto mecanografiado, 1977.

OBANDO A., Carlos, "Pedro Nel Gómez: el arquitecto urbanista", en: El Colombiano. Dominical. Medellín (domingo 12 de enero de 1992). p.4-5

RESTREPO URIBE, Jorge. Medellín, su origen, progreso y desarrollo, Medellín, Servigráficas, 1981.

ROGERS DE NORIEGA, Karen, "Las transformaciones de la imagen y la vida del Parque Berrio", en: Hito. Bogotá. Vol. 1 (nov. 1983). No. 2

RUIZ, Darío. Arquitectura republicana en Medellín 1890-1940, Medellín, Ediciones Autores Antioqueños, 1975.

WIENER, Paul Lester; SERT, José Luis, "Medellín futuro", en: Pórtico: arquitectura, urbanismo, arte. Medellín. Vol. 2 (septiembre de 1950). No. 7

ARTÍCULOS REVISTA PROGRESO

"Aceras: aplicación del impuesto de valorización a la construcción y reparación de aceras", en: Progreso. Medellín (marzo de 1941). No. 21 p.651-655

ALEXANDER R., Alberto, "El urbanismo ayer, hoy y mañana", en: Progreso. Medellín p.1178-1183

"Ampliación de la ciudad vieja" en: Progreso. Medellín (septiembre de 1939). No. 3 p.69-?

"Arquitectura nacional", en: Progreso. Medellín (4 de noviembre de 1927). No. 20 p.310-312

BEJARANO, Jorge, "La ciudad jardín", en: Progreso. Medellín (12 de febrero de 1929). No. 41 p.646-645

BRUNNER, Karl H., "Barrios residenciales", en: Progreso. Medellín (junio 1942). No. 36 p.1128-1129

BRUNNER, Karl H., "Conferencia sobre 'Medellín Futuro'", en: Progreso. Medellín (agosto de 1940). No. 14 p.124-131, 134-

BRUNNER, Karl H., "Finalidades del urbanismo", en: Progreso. Medellín (agosto de 1943). No. 50 p.1583-1595

BRUNNER, Karl H., "Medellín Futuro: carta del profesor Bruner al alcalde de Medellín", en: Progreso. Medellín (septiembre de 1940). No. 15 p.151-153

BRUNNER, Karl H., "Urbanización en cuestras", en: Progreso. Medellín (noviembre de 1942). No. 41 p.1333-1338

CABALLERO, Lucas, "Una excursión por Antioquia", en: Progreso. Medellín (marzo de 1941). No. 21 p.665-667

CARRASCO, Benito J., "La colaboración privada" en: Progreso. Medellín (30 de septiembre de 1928). No. 34 p.534

CARRASCO, Benito, "¿Qué es un plan de transformación urbana?", en: Progreso. Medellín (11 de octubre de 1927). No. 19 p.300

CARRIZOSA VALENZUELA, Julio, "Cómo hacer de Bogotá una ciudad grande, sana y bella", en: Progreso. Medellín (28 de noviembre de 1929). No. 51 p.816-820

CIFUENTES Y GUTIÉRREZ, Alfonso, "Los problemas urbanos", en: Progreso. Medellín (16 de agosto de 1927). No. 16 p.256-257

"City planning", en: Progreso. Medellín (19 de octubre de 1926). No. 5 p.75

"Civismo", en: Progreso. Medellín (19 de octubre de 1926). No. 5 p.74

CORRAL, Martín del, "Editorial: Memorial", en: Progreso. Medellín (23 de mayo de 1929). No. 44 p.697-698

ECHAVARRÍA, Gustavo, "Aldeas y ciudades del futuro", en: Progreso. Medellín p.895-896

"El hipódromo San Fernando", en: Progreso. Medellín p.1500-?

"El tranvía de Oriente", en: Progreso. Medellín (5 de septiembre de 1927). No. 17 p.263-?

"El tranvía municipal: Brunner considera que no se justificaría suprimir ahora el tranvía en forma total. Cartas cruzadas entre el técnico urbanístico y Don Enrique Mejía O.", en: Progreso. Medellín (diciembre de 1940). No. 18 p.573-?

"El turismo", en: Progreso. Medellín (3 de noviembre de 1926). No. 6 p.82-83

"El valle de Medellín", en: Progreso. Medellín (3 de noviembre de 1926). No. 6 p.89

ESCOBAR, A.,M., "La ciudad universitaria Bolivariana: una obra colosal de Medellín Futuro", en: Progreso. Medellín (octubre de 1943). No. 52 p.1653-1661

FERNÁNDEZ CADAVID, Alberto, "Presente y futuro de nuestras ciudades", en: Progreso. Medellín (abril 1949). No. 4 p.13-14

FLOR DE TE, "Medellín, ciudad sin parques ni jardines públicos", en: Progreso. Medellín (15 de noviembre de 1928). No. 37 p.558

GIL SÁNCHEZ, Jaime, "La Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Católica Bolivariana" en: Progreso. Medellín (noviembre de 1942). No. 41 p.1328-1332

GNECCO MOZO, José, "La ciudad futura", en: Progreso. Medellín (25 de julio de 1930). No. 59 p.946-947

GÓMEZ, Pedro Nel, "Proyectos de Pedro Nel Gómez: planeamiento regulador arquitectónico para Medellín", en: Progreso. Medellín (julio 1943). No. 49 p.1557-1561

GUTIÉRREZ, Benigno A., "Ciertos estorbos", en: Progreso. Medellín (junio de 1941). No. 24 p.741-746

H. M. RODRÍGUEZ & HIJOS, ARQUITECTOS, "Algunas explicaciones al plano de Nutibara Futuro", en: Progreso. Medellín (1 de julio de 1930). No. 58 p.921-923

HERRERA CARRIZOSA, Guillermo, "Editorial: Medellín Futuro" en: Progreso. Medellín (16 de agosto de 1927). No. 16 p.245-246

HERRERA CARRIZOSA, Guillermo, "La arquitectura", en: Progreso. Medellín (24 de septiembre de 1927). No. 18 p.284-291

HERRERA CARRIZOSA, Guillermo; OLANO E., Ricardo, "Urbanismo", en: Progreso. Medellín (1 de agosto de 1927). No. 15 p.231-232

"Historia de las calles de Medellín", en: Progreso. Medellín (1939). No. 4 p.104-?

"Historia de la plaza de Bolívar y de la Catedral de VILLANUEVA", en: Progreso. Medellín (septiembre de 1940). No. 15 p.157-173

HURTEN, Charles S., "Los yankees de Colombia son felices en su encantadora Antioquia", en: Progreso. Medellín (15 de agosto de 1928). No. 31 p.489-490

"Impuesto de valorización", en: Progreso. Medellín (20 de julio de 1929). No. 47 p.752-754

"Informe del presidente de la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín sobre las labores realizadas en el año de 1940", en: Progreso. Medellín (abril y mayo de 1941). No. 22 y 23 p.674-689

JARAMILLO MTZ., Juan, "Mr. Tyrrel Moore" en: Progreso. Medellín (octubre de 1941). No. 28 p.888-892

JARAMILLO MTZ., J. M., "Obras de previsión", en: Progreso. Medellín (11 de octubre de 1927). No. 19 p.294

"La ciudad futura", en: Progreso. Medellín (27 de mayo de 1927). No. 11

"La ciudad del futuro: qué es un plan piloto?", en: Progreso. Medellín (noviembre de 1950). No. 12/13 p.12-13

"La Universidad Católica Bolivariana y el urbanismo" en: Progreso. Medellín (septiembre de 1941). No. 27 p.844-846

"Líneas troncales y ramales" en: Progreso. Medellín (9 de mayo de 1927). No. 10 p.150-152

LONDOÑO, Santiago, "El ferrocarril troncal", en: Progreso. Medellín (9 de mayo de 1927). No. 10 p.149-150

MARTÍN, C. C., "Editorial: la administración municipal de los servicios públicos", en: Progreso. Medellín (15 de diciembre de 1928). No. 39 p.613-614

"Medellín Futuro: algunas insinuaciones que la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín hace a la Junta de Fomento Urbano en relación con el plano futuro de la ciudad", en: Progreso. Medellín (julio de 1939). No. 1 p.24-26

"Medellín, ciudad industrial", en: Progreso. Medellín (marzo de 1941). No. 21 p.641-646

MONTOYA, Wenceslao, "Higiene urbana" en: Progreso. Medellín (enero - febrero 1949). p.44

MORA NARANJO, Alfonso, "Escuelas de trabajo: el problema del proletariado", en: Progreso. Medellín (junio de 1949). No. 5 p.2,4

"Notas", en: Progreso. Medellín (19 de octubre de 1926). No. 5 p.80

"Notas históricas", en: Progreso. Medellín (19 de octubre de 1926). No. 5 p.67

"Notas Históricas", en: Progreso. Medellín (1 de diciembre de 1926). No. 7 p.116

"Nutibara", en: Progreso. Medellín (julio de 1939). No. 1 p.3

- "Obras públicas municipales", en: Progreso. Medellín (15 de octubre de 1928). No. 35 p.552-?
- OCHOA, Lisandro, "El Medellín antiguo", en: Progreso. Medellín (diciembre de 1943). No. 54 p.1733-1741
- OCHOA, Lisandro, "Historia de los barrios de Medellín: seguros y urbanización", en: Progreso. Medellín (marzo de 1944). No. 57 p.1811-1815
- OCHOA, Lisandro, "Primeras urbanizaciones de Medellín", en: Progreso. Medellín (octubre de 1943). No. 52 p.1663-1666
- OCHOA, Lisandro, "Primeras urbanizaciones en Medellín", en: Progreso. Medellín (noviembre de 1943). No. 53 p.1701-1704
- OCHOA, Lisandro, "Urbanizaciones en Medellín", en: Progreso. Medellín (junio de 1944). No. 60 p.1920-1922
- OLANO E., Ricardo, "Desarrollo de las ciudades", en: Progreso. Medellín p.897-898
- OLANO E., Ricardo, "Difusión del civismo y del urbanismo", en: Progreso. Medellín (septiembre de 1939). No. 3 p.72-74
- OLANO E., Ricardo, "Editorial: Congreso de urbanismo", en: Progreso. Medellín (15 de septiembre de 1928). No. 33 p.517
- OLANO E., Ricardo, "Editorial: Parques, avalúos", en: Progreso. Medellín (19 de octubre de 1926). No. 5 p.65-66
- OLANO E., Ricardo, "Editorial: El gran bosque municipal de Piedrasblancas", en: Progreso. Medellín (13 de diciembre de 1926). No. 8
- OLANO E., Ricardo, "Editorial: Escuelas de planificación y de urbanismo", en: Progreso. Medellín (4 de noviembre de 1927). No. 20 p.309
- OLANO E., Ricardo, "Editorial: A propósito de urbanización", en: Progreso. Medellín (20 de mayo de 1930). No. 56 p.889-892
- OLANO E., Ricardo, "El gran Medellín Futuro", en: Progreso. Medellín (25 de enero de 1929). No. 40 p.640-641
- OLANO E., Ricardo, "El Paseo de los Libertadores", en: Progreso. Medellín (enero de 1940). No. 7 p.194
- OLANO E., Ricardo, "Hermoso proyecto del Dr. Nel Rodríguez", en Progreso. Medellín (agosto de 1943). No. 50 p.1598-1599
- OLANO E., Ricardo, "Historia y crónica de la Plaza de Berrío", en: Progreso. Medellín (1940). No. 9 p.267-271, 274-283
- OLANO E., Ricardo, "Urbanismo", en: Progreso. Medellín (julio de 1941). No. 25 p.779
- OSORIO, Luis Enrique, "Urbanización moderna de Caracas: de cómo Caracas se transforma en una de las ciudades modernas", en: Progreso. Medellín (1943). No. 43 p.1371-
- "Otro recorrido al Medellín de antaño", en: Progreso. Medellín (julio de 1939). No. 1 p.9-11
- PATÍÑO, Alberto, "La higiene en las ciudades: importancia del aire puro", en: Progreso. Medellín (junio de 1949). No. 5 p.3-4

PÉREZ, Marco Tulio, "Hotel Nutibara: su larga gestación - la realidad", en: Progreso. Medellín (agosto de 1939). No. 2 p.50-53

POSADA G., G., "El paseo de la Playa", en: Progreso. Medellín (24 de septiembre de 1927). No. 18 p.281-283

POSADA, Juan de la C., "Iniciativas que pueden implantarse en Medellín", en: Progreso. Medellín (3 de noviembre de 1926). No. 6 p.88-91

"Problemas municipales: habitaciones para obreros", en: Progreso. Medellín (5 de julio de 1929). No. 46 p.732-735

"Progresos de la ciudad: el nuevo templo de San Benito", en: Progreso. Medellín (8 de febrero de 1927). No. 9 p.141-?

RASKOB, J. J., "Tráfico moderno de automóviles", en: Progreso. Medellín (5 de julio de 1929). No. 46 p.735-736

RESTREPO LAVERDE, J., "El Arbolado de Medellín", en: Progreso. Medellín (8 de septiembre de 1926). No. 3 p.38-39

ROCCA, J. A., "Los amigos de la ciudad", en: Progreso. Medellín (15 de octubre de 1928). No. 35 p.456

RODRÍGUEZ MIRA, Pedro, "La urbanización en Medellín", en: Progreso. Medellín (enero - febrero 1949). p.42-43

RODRÍGUEZ, Martín, "Arquitectura de la época maquinista", en: Progreso. Medellín (15 de septiembre de 1928). No. 33 p.519-520

RODRÍGUEZ, Martín, "Editorial: Problemas municipales,

Urbanización", en: Progreso. Medellín (13 de septiembre de 1929). No. 49 p.777-778

RODRÍGUEZ, Martín, "Sobre influencia particular en las Mejoras Públicas", en: Progreso. Medellín (20 de mayo de 1930). No. 56 p.893-894

SALAZAR SAMPER, Alberto, "Influencias bélicas en el planeamiento de ciudades", en: Progreso. Medellín (noviembre de 1943). No. 53 p.1705-1708

"Un triunfo del Dr. Herrera Carrizosa", en: Progreso. Medellín (28 de noviembre de 1929). No. 51 p.821-822

URIBE URIBE, E., "Disparates urbanísticos", en: Progreso. Medellín (agosto - septiembre de 1949). No. 6 p.7-9

URIBE URIBE, E., "Por la estética urbana", en: Progreso. Medellín p.142-143

VIOLISH, Francis J., "El urbanismo en Colombia", en: Progreso. Medellín (mayo de 1943). No. 47 p.1489-1491

YEPES, Manuel T., "Catastro municipal", en: Progreso. Medellín (8 de septiembre de 1926). No. 3 p.34

YEPES, Manuel T., "Catastro municipal", en: Progreso. Medellín (19 de octubre de 1926). No. 5 p.71

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

CAPITULO I

1. Terre Ferme et Nouv. Royaume de Grenade et Popaian. Archivo General de la Nación
2. Complejos arqueológicos de Antioquia "Las culturas indígenas prehispánicas", Neyla Castillo Espitia, *Historia de Antioquia*, Jorge Orlando Melo, director general, Bogotá, coordinación editorial Folio, 1988, p.28.
3. "Gobernaciones y poblaciones en 1574", *Estructuras Tipológicas urbanas en Colombia durante el periodo de dominación española*, Jaime Salcedo, Bogotá, inédito, 1990.
4. "Provincia de Antioquia", según operaciones trigonométricas y algunas latitudes astronómicas del Dr. Dn José Ma. Restrepo, 1805, *Cartografía y relaciones históricas de ultramar*, ponente Juan Manuel Zapatero y otros, tomo V, Madrid, editor Servicio Histórico Militar, 1980.
5. 1620. Mapa elaborado con base en la carta de José Manuel Restrepo (1805), *Cartografía y relaciones históricas de ultramar*.
6. Poblaciones de la gobernación de Antioquia en 1675, *Ibid*.
7. Nuevas poblaciones de la gobernación de Antioquia siglo XVIII, *Ibid*.
8. Poblaciones de la gobernación de Antioquia siglo XVIII, *Ibid*.
9. "Copia de la carta de la provincia de Antioquia" dedicada al Sor Mutis, por: José Manuel Restrepo (1808), *Cartografía y relaciones históricas de ultramar*.
10. Fundaciones de la Provincia de Antioquia durante la conquista.
11. Detalle del mapa "Tierra Firma et Novun Regnum Granatense et Popayan", levantado en el taller de Guillermo Bleuw, *Nuevo Atlas* Amsterdam 1635, publicado en el prologo del *Carnero de Medellín* José Antonio Benítez "el cojo", de Roberto Luis Jaramillo, Medellín, edición autores antioqueños 1988, p.xvii.

CAPITULO II

12. El Valle de Aburrá su geografía, reducción del plano de 1986, en escala 1:25.000 Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Instituto Agustín Codazzi, Empresas Públicas de Medellín, República de Colombia, Departamento de Antioquia, Valle de Aburrá.
13. "Mapa de la villa de Medellín", atribuido a José María Giraldo, 1790, Archivo General de la Nación. Colonia, Fondo Policia, tomo 4, Map.4 N. 256 A bis.
14. "Plan de la villa de Medellín", atribuido a José María Giraldo, 1791, Archivo General de la Nación, Colonia, Fondo Mejoras Materiales, tomo 8, Map.4 N.256 A.

15. Medellín 1678. Reconstrucción del reparto de los solares según documentos del Archivo del Cabildo de Medellín, tomo 271, 1778, y se complementó con expedientes de notariales, se levantó sobre el plano de 1908 de Pearson & Son Limited, casa de Ingenieros.
16. Medellín 1678 Villa de Nuestra Señora de la Candelaria de Medellín, contraposición de la cuadrícula del desarrollo del modelo indiano y la traza de entonces de Medellín, se levantó sobre el plano de 1908, *Ibid.*
17. "Plano de la ciudad de Santa Fe de Antioquia en el siglo XX", con las manzanas centrales resaltadas (traza del siglo XVI), catastro municipal.
18. "Plano de la ciudad del Rio-Negro en Antioquia", Alejandro Vélez, 1816, *Cartografía y relaciones históricas de ultramar.*
19. "Plano de la villa de Marinilla", Alejandro Vélez, 1816, *Cartografía y relaciones históricas de ultramar.*
20. "Medellín en 1800", Reconstrucción del Dr. Alvaro Restrepo E., reformado por H. M. Rodríguez, publicado en Medellín su origen, progreso y desarrollo, p. 217.
21. "Estado actual que manifiesta la obra del Convento, Iglesia y Colegio de Nuestro Serafico Padre San Francisco de Medellín", 1806 . Archivo General de la Nación, Colonia, Archivo anexo Instrucción, tomo 4, Map 4, ref 252-A.

CAPITULO III

22. "Plano de Medellín" en 1847, levantado por Hermenegildo Botero, intervenido por Camilo Botero Guerra, publicado en *La Ciudad 1675 1925*, Medellín en el 5º cincuentenario de su fundación, Medellín Librería de A.J. Cano , 1925, p.34.
23. Medellín mediados siglo XIX, Iglesia de la Candelaria, grabado de Therand, Geografía Pintoresca de Colombia, publicado en *Historia de Antioquia.*
24. "Plano Topográfico de Medellín", levantado por Francisco H. Parra, Manuel J. Escobar, Manuel Hoyos y Fabriciano Botero, 1875, plano perteneciente al Concejo de Medellín.
25. "Plano de Medellín", levantado por 16 alumnos de la Escuela de Minas, 1889, Archivo del Municipio de Medellín.
26. "Medellín 1889", Estructura urbana ocupada y trazada , elaborada sobre el "Plano de Medellín", *Ibid.*
27. "Medellín 1889", Arquitectura para el culto en la estructura urbana de Medellín. elaborada sobre el "Plano de Medellín ".
28. "Plaza Principal", copia de la fotografía de principio de siglo de la acuarela de la segunda mitad del siglo XIX, que se conserva en el Museo de Antioquia.
29. "Plano Topográfico de Medellín", elaborado por Isidoro Silva, con arreglos de Joaquín Pinillos A. y Carlos Arturo Longas, 1906, hace parte del *Primer Directorio General de Medellín, para el año de 1906.*
30. Propuesta privada de urbanización 1892, enviada por Juan Lalinde para estudio del Concejo de Medellín, Planoteca DPMM.
31. "Medellín 1905-1928. Perímetros urbanos elaborados conforme los Acuerdos N.35 de 1905, 81 de 1912,5 de 1916, 151 de 1921, 32 de 1928, se levantó sobre el plano de 1923 de Emilio Montoya y otros para la oficina de Propaganda Comercial

CAPITULO IV

32. Medellín en 1913, Estructura urbana ocupada y trazada, referenciada sobre el plano de la oficina de Propaganda Comercial.
33. Medellín en 1913, Arquitectura para el comercio, levantado con base en el catastro de 1913, ordenado por el Concejo de Medellín, ACM., tomo 310, F818 a 115, 1913.
34. Medellín en 1913, Arquitectura de asistencia y servicios comunales, *Ibid.*
35. Medellín 1913, Talleres de artesanos, *Ibid.*
36. Medellín 1913, La arquitectura de establecimientos industriales, *Ibid.*
37. Medellín 1913, Transporte y almacenamiento, *Ibid.*
38. "Plano de Medellín Futuro", 1913, adoptado por Acuerdo municipal de 1913, dibujado por H. M. Rodríguez y J.J. Angel, escala 1:2.500, Planoteca PMM.
39. Medellín Futuro, elementos singulares de la propuesta del trazado urbano, *Ibid.*
40. Secciones de espacio público de la ciudad existente, *Ibid.*
41. *Ibid.*
- 42.- 42'. Representación de modificaciones del Plano de Medellín Futuro según Acuerdo del Concejo Municipal la sección con numeración sencilla es copia del plano de 1913, y la de signo prima es ampliación del plano de 1931 de Veléz y Hernández.
- 43.- 43'. *Ibid.*
- 44.- 44'. *Ibid.*
- 45.- 45'. *Ibid.*
- 46.- 46'. *Ibid.*
- 47.- 47'. *Ibid.*
- 48.- 48'. *Ibid.*
49. Cuadro que relaciona la participación de los arquitectos e ingenieros en los concursos de fachadas.
50. Edificio Bedout, propuesto en el concurso de fachadas de 1917, fotografía, copia del álbum de la Sociedad de Mejoras Públicas, *Medellín*, editado en Leipzig, 1924.
51. Fotografía del Edificio Hincapié, proyecto de H.M. Rodríguez, participó en el concurso de fachadas de 1917, *Ibid.*
52. Fotografía del edificio Hernández, propuesta en el concurso de fachadas de 1917, publicada en el catálogo de la exposición "Francisco Mejía", 1992 Banco de la República, FAES, Medellín.
53. Relación de los miembros de la Junta del Medellín Futuro desde 1913 a 1923.
54. "Medellín 1923". Plano levantado por Emilio Montoya G. y otros, publicado en el *Directorio de la Oficina Propaganda Comercial*, Medellín, 1923.
55. "Medellín 1923". Las urbanizaciones propuestas durante la vigencia del Medellín Futuro, arreglado por los ingenieros del municipio según Acuerdo reglamentario de este cargo. Plano elaborado sobre el de 1908 de la casa Pearson de Londres, *Medellín*.

- 56. Medellín 1937, Estructura urbana ocupada y trazada, elaborado sobre el Plano General de Medellín, 1938 elaborado por el Departamento Técnico del Municipio.
- 57. Medellín 1937, Las nuevas construcciones del Medellín Futuro, *Ibid.*
- 58. Medellín 1937, Arquitectura de asistencia y servicio, *Ibid.*
- 59. Medellín 1937, Arquitectura de Culto, *Ibid.*
- 60. Medellín 1937, Grandes establecimientos industriales, *Ibid.*
- 61. Medellín 1937, Puentes y líneas de transporte público en tranvía, *Ibid.*
- 62. Plano General de Medellín, 1938, elaborado por el Departamento Técnico del Municipio, escala 1.5.000.
- 63. Casa popular y casa obrera diseñada por el Ingeniero del Municipio, publicada en el periódico El Correo Liberal de Julio 17 de 1925, que representa la tipología de las viviendas de Medellín en la década de los veinte.

CAPITULO V

- 64. Estado de las urbanizaciones del Medellín Futuro en 1944.
- 65. Plano del occidente de la ciudad con los proyectos de las obras del Departamento de Valorización 1955, donde se pueden apreciar los nuevos trazados como el de la urbanización Laureles, publicado por Jorge Restrepo Uribe, *Medellín su origen, progreso y desarrollo*, Medellín, Servigráficas, 1981, p. 323.

CAPITULO VI

- 66. "Etapas de crecimiento", Estudios preliminares Plan Piloto de Medellín, publicado en *Portico*, Vol. 2, N.7, Medellín, septiembre, 1950.
- 67. Plano general de comunicaciones, estado actual, Plan Piloto de Medellín, elaborado por "Town Planning Associates" de Paul Lester Wiener y José Luis Sert, Nueva York, 1950, Planoteca DPMM.
- 68. Zonificación, Plan Piloto de Medellín, *Ibid*, publicado en *Portico*.
- 69. Zona de Servicios, Plan Piloto de Medellín, incluye la relocalización de la estación del ferrocarril, plaza de mercado y deposito en las inmediaciones del río Medellín, copia del plano original de uso del terreno, plano 6 (1-2) , Planoteca DPMM.
- 70. Unidades vecinales, Plan Piloto de Medellín 1950 (al occidente de la ciudad), *Ibid*, plano 6 (1-2).
- 71. Centro tradicional, Plan Piloto de Medellín, área de expansión y nuevo centro cívico, copia del plano original de uso del terreno, *Ibid*. plano 6 (1-2).
- 72. Nuevo centro cívico y comercial, Plan Piloto de Medellín 1950, publicado en el *El corazón de la ciudad*, a cargo de E. N. Rogers, J. L. Sert y J. Wyrwhit, Barcelona, 1955, Editorial Científico Médico.
- 73. Unidad Vecinal Modelo 15, Plan Piloto de Medellín, este grafico fue publicado por L'Architecture D'Aujourd'hui N.33, 1951, p.15 , y la reproducción se copio de *Medellín su origen, progreso y desarrollo*, p. 235.
- 74. Plano actual de Medellín, 1970, en Historia de Valorización, citado y publicado en *Ibid*, p 253.

75. Medellín 1974, proyecto vial que cruza el centro cívico la Alpujarra, aprobado por el Concejo municipal, publicado en *Medellín su origen progreso y desarrollo*, p. 374.
76. Medellín 1974, proyecto para el centro cívico la Alpujarra, aprobado por el Concejo municipal, *Ibid.* p. 373.